

Aena

Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2009
Corporate Social Responsibility report 2009



Vol. II



Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2009

Aena



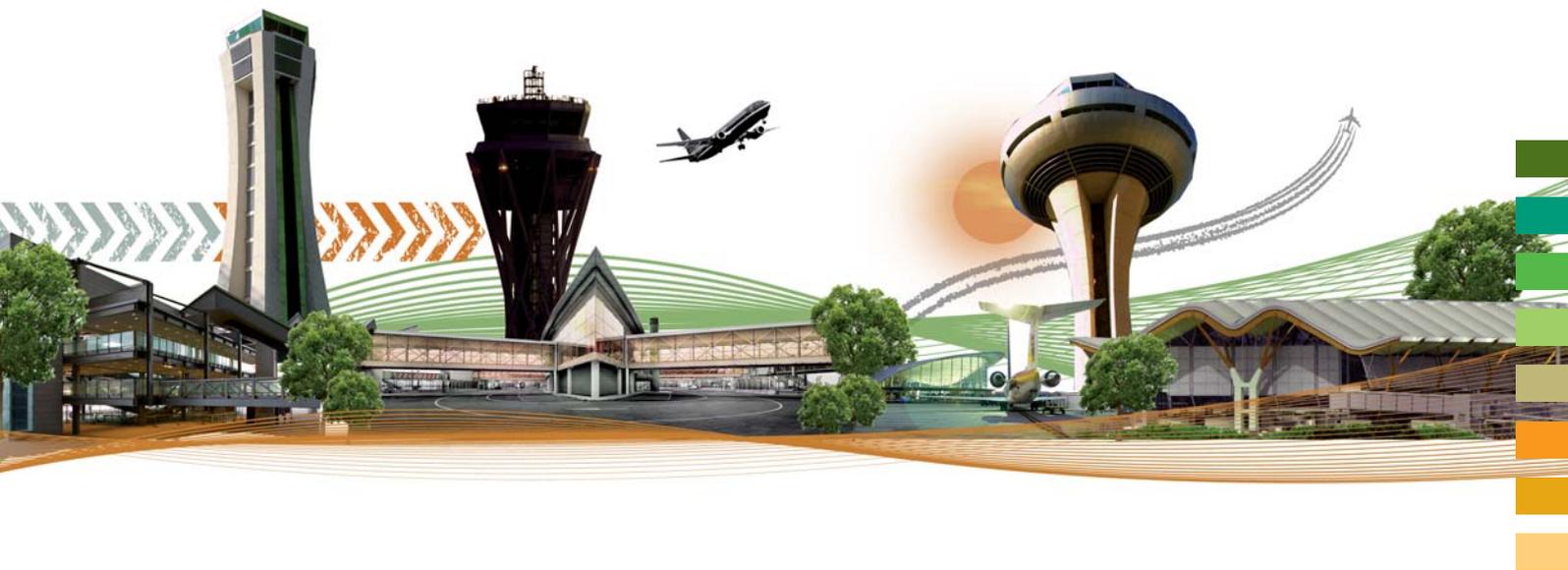
*Aeropuertos Españoles
y Navegación Aérea*



Los datos que aparecen en esta Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2009 de Aena corresponden a la entidad pública empresarial **Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea** sin incluir a sus sociedades.



Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2009



Las personas interesadas pueden descargar la Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2009 de Aena en la siguiente dirección de internet: www.aena.es.

Agradecemos a aquellos que deseen enviar preguntas, aportaciones, sugerencias o comentarios sobre el contenido de la Memoria de responsabilidad Social de Aena que nos los hagan llegar a través de los siguientes canales:

Por correo postal:

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena)
Dirección de Comunicación, 1ª planta
c/ Arturo Soria, 109
28043 Madrid

Por correo electrónico:

secdircom@aena.es

Por teléfono:

(+34) 91 321 26 19

Por fax:

(+34) 91 321 26 19





Índice

Carta del director general-presidente	7
Letter from the Chairman and Managing Director.....	141
Indicadores clave	8
Key indicators	142
La nueva terminal T1 del aeropuerto de Barcelona. La terminal verde	9
Barcelona airport's new T1. The green terminal	143
■ Sobre Aena	10
■ About Aena	144
■ Nuestros empleados	40
■ Our employees	170
■ Nuestros clientes	56
■ Our clients	184
■ Medio ambiente	74
■ Environment	200
■ Nuestras comunidades y la sociedad	106
■ Our communities and society	228
■ Aena con la cultura	120
■ Aena Foundation	240
■ Perfil de la Memoria	126
■ Profile of the Report	246
■ Anexos	130
■ Appendices	250
Anexo 1: Certificado de verificación de la memoria	132
Appendice 1: Verification report certificate	252
Índice de contenidos del Global Reporting Initiative (GRI).....	133
Appendice 2: Global Reporting Initiative (GRI) content index.....	253





Carta del Director General-Presidente

El Consejo de Administración de Aena aprobó en diciembre de 2009 la Política de Responsabilidad Social Corporativa de la Entidad Pública. Aena viene desarrollando desde hace años múltiples actuaciones que contribuyen directamente al comportamiento responsable y sostenible en los tres ámbitos clave de la RSC: el económico, el ambiental y el social. También desde hace años, en todos los ejes estratégicos de Aena están contenidas de forma transversal gran variedad de objetivos, actuaciones, planes y programas dirigidos a la sostenibilidad de sus actuaciones. A partir de ahora, la existencia de una Política de Responsabilidad Social Corporativa nos permitirá seguir desarrollando esas actuaciones desde una perspectiva global e integrada.

Convencidos de nuestro trabajo, venimos presentando a nuestros empleados, a nuestros clientes, a las comunidades con las que interactuamos y a la sociedad en general la Memoria de Responsabilidad Social Corporativa desde 2006. Un esfuerzo que ha merecido el reconocimiento y homologación internacional del Global Reporting Initiative (GRI), que ha valorado nuestro esfuerzo de transparencia informativa en la Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2009 con la calificación B+, para lo cual ha sido necesario verificar la veracidad de todos sus contenidos con un organismo externo independiente, Aenor.

Para Aena es un reconocimiento que subraya los esfuerzos concretos de la organización por mejorar la calidad del servicio que prestamos a nuestros clientes; por compatibilizar las operaciones aéreas y el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias con el entorno, y por impulsar el desarrollo de las personas que trabajan en esta empresa.

Son muchas las actuaciones concretas realizadas y de ellas da buena cuenta esta Memoria.

En Aena queremos devolver a la sociedad una gran parte de lo que ella nos da. Lo hacemos desde la responsabilidad de nuestra condición de servicio público. Voluntariamente. Con el compromiso de todos los empleados de Aena, liderada por la alta dirección, de que las buenas prácticas se implanten y permanezcan. El objetivo es servir en lo económico, en lo social y en lo medioambiental a cada una de las comunidades donde estamos presentes.

Juan Ignacio Lema Devesa
 Director general-presidente
 Aena



INDICADORES CLAVE - AENA RSC 2009

47 Aeropuertos
2 Helipuertos



2,2 millones
de Operaciones



El 100% aeropuertos
certificados por la
norma ISO 14001



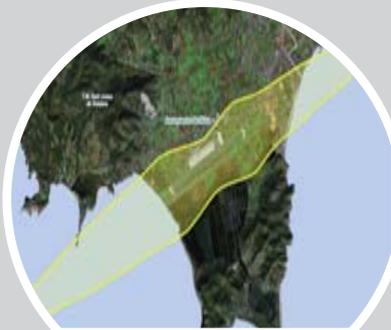
Importe neto de la cifra
de negocios
2.867.753 miles de €



Empleo directo sector
transporte aéreo en
España 140.000 empleos



187,6 millones
de pasajeros



15.300 viviendas
aisladas
(periodo 2000-2009)



13.143 empleados
de Aena



Más de 1 millón de
personas atendidas con
movilidad reducida

Extensión espacio aéreo
controlado por Aena
2.247.000 Km²



Índice global de calidad
percibida por clientes de
Nav. Aérea de 66,35 sobre 100



Índice de calidad
percibido por pasajeros
y acompañantes
de 3,74 sobre 5



LA NUEVA T1 DEL AEROPUERTO DE BARCELONA LA TERMINAL VERDE

ALIMENTACIÓN ENERGÉTICA:

- Dos líneas de 220.000 voltios, con capacidad para transportar 30 MW
- La concentración de equipos de producción de frío y calor optimiza el funcionamiento global del sistema y mejora la eficacia

PLACAS SOLARES:
696 captadores de 2,2 m² / unidad

VERTIDOS:
Instalación de plantas separadoras y sistemas de detección de hidrocarburos

RESIDUOS:
Sistema de recogida neumática para 4 fracciones de residuos.

EXTINTORES:
Extinción automática por agua nebulizada

GRIFOS:
Dotados de aireadores y paro voluntario

REFRIGERACIÓN:
Sistema "Free Cooling"

LUZ OFICINAS:
Regulación horaria y de presencia

LUZ EDIFICIO:
Regulación automática (DALI) para aprovechar al máximo la aportación natural

TUBOS FLUORESCENTES:
Modelo T5 (28% menor consumo que T8)

MOVILIDAD:
Los sistemas de transporte automatizado se autorregulan para incrementar su eficiencia energética

ECONOMÍA: El aeropuerto de Barcelona es una pieza fundamental para la economía regional, en concreto para los negocios y la industria turística. Para modernizar y preparar al aeropuerto para la demanda futura del tráfico aéreo, se han acometido importantes actuaciones de infraestructuras y servicios entre las que además de la construcción de la nueva área terminal, la T1, destaca la ampliación del campo de vuelos, con una nueva pista junto a otras infraestructuras relevantes. Estas actuaciones consolidarán a Barcelona como un importante aeropuerto "hub" europeo, aumentando sus conexiones, tanto nacionales como internacionales.

INTERMODALIDAD: La apuesta de la T1 para el fomento de la intermodalidad, entendiendo este concepto como la disponibilidad de las infraestructuras para que puedan utilizarse distintos modos de transporte, y en particular, el acceso en transporte público colectivo, ha sido fundamental en la concepción del nuevo aeropuerto, con la previsión de que este sistema sea utilizado por el 40% de los pasajeros. Quienes tengan como origen o destino de su viaje la T1 del aeropuerto de Barcelona, disponen de alternativas para llegar a la nueva terminal, o para desplazarse entre terminales, como el autobús, carril-bici, y Cercanías RENFE.

EMPLEO: La puesta en marcha de la nueva terminal de Barcelona ha supuesto un incremento del 49% en la generación de empleo, con más de 3.000 nuevos efectivos, entre trabajadores de Aena, fuerzas y cuerpos de seguridad y contratos externos. Ello ha derivado en un aumento del 20% de empleos directos en la actualidad (15.000 trabajadores) que se traducirá en los próximos años en 40.000 nuevos puestos de trabajo directos e indirectos. Cabe destacar que unos 4.000 trabajadores de 56 nacionalidades participaron en la ejecución de la obra.

ACCESOS: Los accesos de la T1 se encuentran adaptados a las personas de movilidad reducida (PMR), contando con entradas, rampas mecánicas, tapices rodantes y ascensores que facilitan el tránsito de los pasajeros, pudiendo solicitarse, en todo momento, una asistencia personalizada a través de la web de Aena, teléfono de información o directamente con el personal de los stands implantados en el aeropuerto para este fin.

MEDIO AMBIENTE: Una de las principales actuaciones en materia de patrimonio natural ha sido la adquisición de 90 hectáreas para crear un corredor biológico que conecte los espacios naturales de La Ricarda, el Remolar y Can Sabadell. Ello responde a la voluntad de asegurar la mejor conservación de los valores naturales de la franja litoral, considerada núcleo ecológico del Delta del Llobregat, incluido en la red ZEPA (Zonas de Especial Protección para las Aves) y en la Red Natura 2000.

EFICIENCIA ENERGÉTICA: La T1 dispone de un alumbrado regulado automáticamente mediante un sistema inteligente denominado Dali, capaz de lograr un ahorro energético del 40% al año en toda la terminal, así como en todas las oficinas y en las pasarelas de acceso. Así mismo, el aire acondicionado de la T1 trabaja a pleno rendimiento pero sin derrochar energía, pues emplea el sistema economizador "freecooling" de aire exterior que permite refrigerar con el mínimo gasto energético.

ENERGÍAS RENOVABLES: La nueva terminal dispone de dos parejas de acumuladores conectados a colectores solares, que suministran el 100% de agua caliente sanitaria (ACS) para las duchas de vestuarios a partir de energía solar. Esto representa el 70% de las necesidades de ACS de la T1. Los grifos de los servicios, cuentan con aireadores y paros voluntarios que ahorran hasta un 15% de agua.



Aena mantiene un **compromiso de sostenibilidad** en todas sus obras públicas

Sobre Aena



La aprobación de la nueva Política RSC de Aena por el Consejo de Administración en noviembre de 2009 ha facilitado:

- Dar respuesta a uno de los pilares fundamentales de la RSC: la existencia del compromiso formal de la Alta Dirección en esta materia.
- Aunar los esfuerzos a realizar por la organización sobre las 3 dimensiones de sostenibilidad económica, ambiental y social (interna y externa), aportando el marco necesario para el despliegue de la Estrategia de RSC.



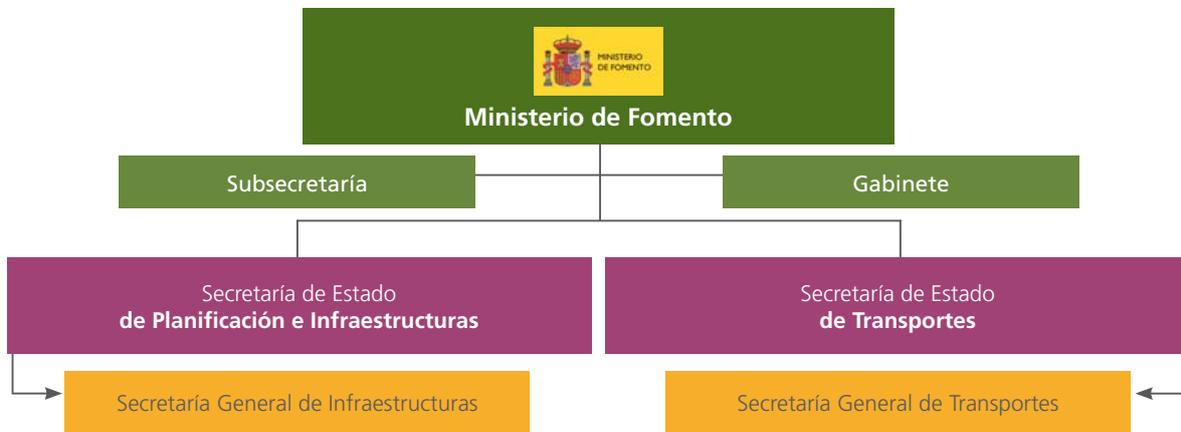
Aena es una Entidad Pública Empresarial creada en 1.991, adscrita al Ministerio de Fomento del Gobierno de España que gestiona, mantiene y desarrolla los aeropuertos civiles de interés general de su competencia, así como los servicios de tránsito aéreo, las instalaciones y redes de ayuda a la navegación aérea, al objeto de prestar unos servicios públicos esenciales con seguridad, calidad, eficacia y respeto al medio ambiente.

En el **ámbito aeroportuario español**, Aena gestiona 47 aeropuertos y dos helipuertos. El principal cometido de la Dirección de Aeropuertos Españoles es ofrecer los servicios e infraestructuras más adecuados para satisfacer

la demanda de sus clientes -pasajeros y operadores aeroportuarios- y de la sociedad a la que presta servicio.

En el entorno de la **navegación aérea**, Aena tiene a su cargo el espacio aéreo español y la más amplia gama de servicios aeroportuarios. Para controlar el tráfico aéreo se sirve de sus 5 Centros de Control en los que utiliza la tecnología más avanzada.

Tal y como se muestra en la figura siguiente, Aena depende de la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento y cuenta con estatus jurídico propio y autonomía financiera.



AENA: Entidad Pública Empresarial prestadora de servicios, encargada de desarrollar las infraestructuras aeroportuarias de navegación aérea.
DGAC: Política y estrategia aeronáutica.
AESA: Oredandación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo.



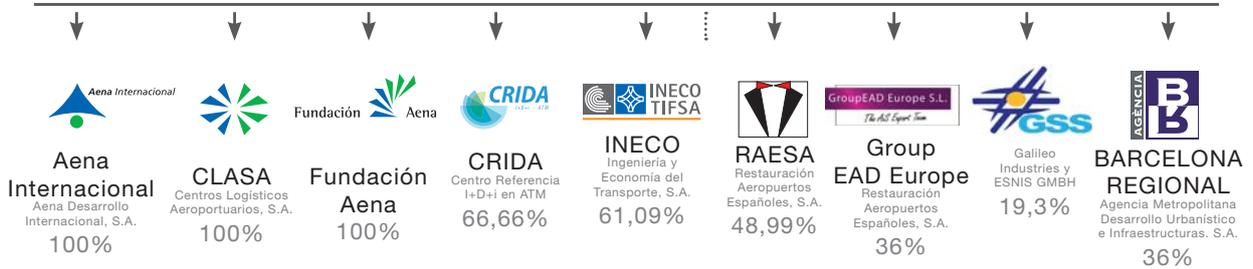
Aena es propietaria del 100% de Aena Desarrollo Internacional S.A. a través de la cual participa en la gestión de diferentes aeropuertos en el extranjero, también mantiene una participación del 100% en CLASA empresa dedicada a la promoción, construcción, gestión,

explotación y conservación de los centros de carga aérea o instalaciones similares de los aeropuertos españoles. La figura siguiente muestra los porcentajes de participación de Aena en las diferentes empresas en las que está involucrada.



Sociedades y participaciones empresariales de Aena

Filiales y participaciones mayoritarias y fundación Aena Participaciones minoritarias



Aena Desarrollo Internacional participa en las siguientes sociedades:

- Aeropuertos del Caribe, S.A. ACSA (40%)
- Sociedad Aeroportuaria de la Costa, S.A., SACSA (37,9%)
- Aerocali, S.A. (33,3%)
- Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A., AMP (33,3%), que a su vez participa con un 17,3% en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)
- European Satellite Provider, ESSP SAS (16,7%)
- ESSP EEIG (16,7%)
- ADL (10%), a través de la cual se participa en TBI

INECO, por su parte, participa en las siguientes sociedades:

- Tecnología o Investigación Ferroviaria, S.A., TIFSA, con una fracción del capital directo del 49%
- Ineco do Brasil, S.L. (99%)
- CRIDA (16,7%)
- Tenemetro, S.L.
- Rapívia, S.A. (10%)
- Euskomodal, S.A. (5%)



Aspectos clave:

- **MISIÓN:** Proporcionar servicios de gestión que contribuyan al desarrollo del transporte aéreo nacional e internacional con seguridad, calidad, eficiencia económica y respeto al medio ambiente.
- Facilitar la movilidad intermodal mediante el desarrollo de infraestructuras y la comercialización de los espacios y servicios en los aeropuertos.
- Satisfacer las necesidades y expectativas de sus clientes.



TRABAJAMOS PARA CONTRIBUIR AL DESARROLLO DE LA SOCIEDAD

El transporte aéreo se ha popularizado en un mundo intercomunicado y la economía global ha acabado haciendo de los aeropuertos uno de los principales espacios de relación y negocio. Los beneficios de estar conectados mediante una compleja y amplia red de rutas aéreas son cada vez mayores, considerando la facilidad de acceso, el ahorro de tiempo y dinero junto con la garantía añadida de los más altos niveles de calidad y seguridad alcanzados para este modo de transporte.

En el caso de España, el Transporte Aéreo tiene una relevancia estratégica adicional:

- Para la vertebración, conexión y cohesión territorial.
- Por su situación periférica al sur de Europa, otorgando una privilegiada posición como puente de conexión entre Europa y Latinoamérica y entre Europa y África, acentuada tras la incorporación a la Unión Europea de los países del Este.
- Por el impacto del sector en las economías regionales. En los aeropuertos de la red de Aena, de media se generan 950 empleos directos por millón de pasajeros¹ (en el caso español se estima que los empleos directos generados por los aeropuertos de la red de Aena ascienden a 140.000), que a su vez implican la creación de un importante número de empleos indirectos e inducidos. Esta cifra puede oscilar entre 300 y 1.500 empleos dependiendo del tipo de aeropuerto de que se trate (baja, media, alta o muy alta densidad).

Por la importancia del turismo para nuestra economía y por su gran dependencia del transporte aéreo: **la aportación de la actividad turística al Producto Interior Bruto (PIB) supone el 10,5%².**

1.- The social and economic impact of airports un Europe (ACI-Europe, 2004). Plan Sectorial del Transporte Aéreo (Avance 2009).
 2.- Fuente: Informe Anual 2009. Ministerio de Industria Turismo y Comercio.

- España es el segundo país receptor de turistas a nivel mundial por detrás de Francia y seguido de Estados Unidos y China. De los 57,4 millones de turistas extranjeros que visitaron España en 2008, el 77,3% utilizó el avión como modo de transporte³.
- En 2009, **los aeropuertos españoles de Aena contabilizaron un total de 187,6 millones de pasajeros.**
- El tráfico aéreo en el conjunto de aeropuertos españoles se ha multiplicado por 2,5 desde la creación de Aena en 1991, al pasar de los 73,5 millones del año 1990 (año base del cálculo), a los 187,6 millones de 2009, lo que supone un crecimiento acumulado del 155,2% y una media interanual del 5%.

TRÁFICO AÉREO 2009	
AEROPUERTOS	
• 187,6 millones pasajeros	
• 2,2 millones aeronaves	
• 565.000 TM mercancías	
NAVEGACIÓN AÉREA	
• Península (espacio aéreo): 1.766.879	
• Canarias: 282.495	
• Total FIR España: 1.869.873	

AENA ES LA ORGANIZACIÓN AEROPORTUARIA LÍDER MUNDIAL EN NÚMERO DE PASAJEROS:

España aporta a Europa el 14% de los pasajeros totales vía aérea.

España es el tercer país de Europa (detrás de UK y Alemania) por volumen de tráfico aéreo gestionado.

3.- Fuente: Instituto de Estudios Turísticos (Frontur. Dic. 2008)

Aspecto clave:

- Se estima que los empleos directos generados por los aeropuertos de la red de Aena ascienden a 140.000, estimándose que los empleos indirectos e inducidos superan los 300.00, lo que globalmente supone 440.000 empleos totales o un 2% de la población activa. (Fuente: PSTA Avance 2009).



AENA OPERADOR GLOBAL DE SERVICIOS

La actividad de negocio internacional de Aena se desarrolla a través de Aena Desarrollo Internacional S.A., utilizando la experiencia y el *know-how* aeronáutico de Aena alrededor del mundo, participando en la gestión de aeropuertos en diferentes países y en importantes proyectos de navegación aérea, internacionales.

PASAJEROS Y OPERACIÓN MUNDO-EUROPA-ESPAÑA AÑO 2009				
	Pasajeros		Operaciones de aeronaves	
	Número pasajeros (Millones)	Variación 2009/2008	Número operaciones (Millones)	Variación 2009/2008
Mundo	4.378,6	-2,7%	63,9	-5,5%
Europa	1.351,6	-5,5%	17,7	-7,1%
España	187,6	-8,0%	2,2	-10,4%

En el exterior (Latinoamérica, Norteamérica, Reino Unido y Suecia), Aena está presente en 28 aeropuertos:

- 16 operados por Aena Internacional: 12 en México, 3 en Colombia y 1 en Cuba.
- Y otros 12 participados por Aena Internacional a través de TBI (en sociedad con Abertis), de los cuales en 4 la presencia de Aena es a través de contratos de gestión.

Aunque no se encuentre dentro del ámbito de aplicación de esta memoria, destacar que Aena Desarrollo Internacional, está certificada en ISO 9001:2008, y utiliza la filosofía de Aena en cuanto a excelencia en gestión y calidad de sus servicios en los aeropuertos que opera en el extranjero, así como en los proyectos multinacionales de navegación aérea en los que participa fundamentalmente en el ámbito europeo.

A escala mundial, la cuota en pasajeros es del 4,3% y en operaciones del 3.4%

DATOS RELEVANTES DE AENA:

- Tiene una cuota de mercado en número de pasajeros del 13,9% y del 12,4% en cuanto a número de operaciones.
- Madrid-Barajas es el 4º aeropuerto europeo, tanto en el ranking de pasajeros como de operaciones de aeronaves.
- Barcelona-El Prat es el 9º en pasajeros y el 8º en operaciones de aeronaves.





GOBIERNO CORPORATIVO DE AENA: LA CLAVE PARA UNA GESTIÓN EFICIENTE Y COORDINADA

Estructura de Gobierno

La Estructura de Gobierno de la Entidad se configura en el propio Estatuto de la misma, aprobado por Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, con sus sucesivas modificaciones (Real Decreto 1993/1996, de 6 de septiembre, Real Decreto 1711/1997, de 14 de noviembre, Real Decreto 2825/1998, de 23 de diciembre) distinguiendo, en su artículo 15, dos Órganos de Gobierno, por un lado el Consejo de Administración, y por otro el Director General de la Entidad, que a su vez es el Presidente del Consejo de Administración según dispone el artículo 17.2 del citado Estatuto.



El Consejo de Administración está formado por el Presidente y por un mínimo de ocho y un máximo de quince Consejeros, cuyo nombramiento y cese corresponde al Ministro de Fomento. En la actualidad, Aena cuenta con quince consejeros, sin que ninguno de ellos realice funciones ejecutivas en la Entidad, habiendo sido designados entre Cargos de la Administración General del Estado, revistiendo la mayor parte de ellos la condición de Altos Cargos. Exclusivamente el Presidente del Consejo, cargo que recae en el Director General de la Entidad, desarrolla las funciones de carácter ejecutivo que le atribuye el artículo 26 del Estatuto de la Entidad.

Para tratar y concentrar el análisis y decisiones en temas específicos existen, como se muestra en el gráfico, un conjunto de Comités monográficos: Comité de Contratación, Comité de Inversiones, Comisión Delegada en RSC, etc.

El Consejo aprueba la planificación plurianual de la entidad, el plan anual operativo y el presupuesto correspondiente, que se incorporan a la planificación y presupuestos del Estado siendo sometidos a los trámites reglamentados para su aprobación por las Cortes Generales.

Las competencias del Consejo de Administración son las de gobierno y dirección de la gestión y administración del Ente Público en toda su amplitud, teniendo especialmente en cuenta su impacto en las dimensiones económica, ambiental y social, de acuerdo con la política RSC de Aena



Aspecto clave:

- El Consejo de Administración y el Comité de Dirección Corporativo tienen la responsabilidad de la planificación y logro de los objetivos estratégicos de Aena, alineados con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) del Ministerio de Fomento, y para cuyo despliegue y consecución coordinada se apoya en los Comités de Dirección de Aeropuertos Españoles y de Navegación Aérea.



Buen Gobierno de Aena

Tanto el Presidente como los miembros del Consejo de Administración, como integrantes de un órgano colegiado de naturaleza administrativa, están sometidos a las normas de abstención y recusación establecidas para todo órgano administrativo en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Además, en el caso de aquellos Consejeros que no revisten el carácter de Alto Cargo, están sometidos a la Ley de Incompatibilidades del Personal al servicio de las Administraciones Públicas (Ley 53/1984, de 26 de diciembre), mientras que los que sí revisten tal condición, lo están a la Ley 5/2006, de 10 de abril, de regulación de los conflictos

de intereses de los miembros del Gobierno y de los Altos Cargos de la Administración General del Estado.

De acuerdo con el Estatuto de creación de Aena, el nombramiento y cese de los miembros del Consejo corresponde al Ministro de Fomento (Art 17.2).

La designación de los Consejeros recae normalmente en personal al servicio de la Administración del Estado que, o bien reviste el carácter de funcionario de carrera, o bien el carácter de Alto Cargo, lo que supone su previa selección entre personas con cualificación y experiencia en el desempeño de puestos de responsabilidad en la gestión pública o privada.

ORDEN APU/516/2005: CÓDIGO DE BUEN GOBIERNO DE LOS ALTOS CARGOS DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

Aplica a los miembros del Consejo y, en su calidad de Altos Cargos, al Presidente y Director General de la Entidad y a los Directores de las Unidades de Negocio diferenciadas:

"(...) Los Altos Cargos de la Administración General del Estado ajustan sus actuaciones a los principios éticos y de conducta: objetividad, integridad, neutralidad, responsabilidad, credibilidad, imparcialidad, confidencialidad, dedicación al servicio público, transparencia, ejemplaridad, austeridad, accesibilidad, eficacia, honradez, y promoción del entorno cultural y medioambiental y de la igualdad entre hombres y mujeres (...).

Aena considera que el trabajo de los profesionales, no puede tener como única referencia de actuación las normas y procedimientos de tipo operativo, sino que debe inspirarse y guiarse por principios éticos y de conducta asociados a la actividad profesional.

Por ello, desde noviembre de 2008 en Aena está en vigor el "Código de Conducta de Directores y Personal de Estructura" que incorpora pautas de conducta y

recomendaciones para los empleados relacionadas con el trabajo, con las personas, con los recursos y con el entorno.

El Estatuto de Aena establece las funciones y obligaciones de sus órganos de gobierno y entre otras cuestiones especifica que el Consejo de Administración tiene a su cargo la dirección de la administración y gestión de la entidad.



Aspecto clave:

- El Código de Conducta de Directores y Personal de Estructura de Aena representa un medio de transmisión de nuestra cultura ética y un instrumento de garantía que refuerza la identidad corporativa de Aena.



PARTICIPACIÓN DE AENA EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

De acuerdo con su estatuto, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, creada en virtud de lo prevenido en el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio (RCL 1990\1336 y 1627), tiene como misión, en el ámbito de sus competencias, contribuir al desarrollo del transporte aéreo en España y garantizar el tránsito aéreo con seguridad, fluidez, eficacia y economía, ofreciendo una calidad de servicio acorde con la demanda de clientes y usuarios, en el marco de la política general de transportes del Gobierno, sin perjuicio de las competencias que, en actividades relacionadas con el ejercicio de funciones soberanas, puedan corresponder a otros Departamentos ministeriales.

La política general de transportes del Gobierno está reflejada en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020) y, dentro del mismo, Aena ha colaborado en el ámbito sectorial del transporte aéreo y contribuye a su puesta en práctica con sus actuaciones.

La planificación de sus actuaciones sigue las normas de las Instituciones del Estado con el Plan Plurianual (PAP) correspondiente que es aprobado por el Consejo de Administración y remitido al departamento de adscripción para su aprobación por el Gobierno y el Parlamento dentro de los Presupuestos del Estado.

De acuerdo a lo reglamentado, sus instrumentos principales de planificación, los Planes Directores de los Aeropuertos son informados por las Administraciones afectadas y todas sus actuaciones están sometidas a estudios de impacto ambiental con las medidas correctivas o compensatorias a que hubiera lugar en su caso.

La colaboración de Aena con la Administración Pública estatal, las regionales y locales, se inicia desde el momento en que se hace frente a la satisfacción de las necesidades de infraestructuras aeroportuarias, continúa durante la fase de recogida de datos para la redacción de los planes directores y especiales de los aeropuertos, prosigue en la fase en la que se satisfacen los trámites necesarios para su aprobación, se mantiene durante la ejecución de las diferentes infraestructuras, y perdura a lo largo del tiempo de explotación de las mismas, procurando aplicar conceptos socialmente responsables en todos los procesos y cooperando en todo lo posible con las administraciones de las comunidades afectadas para el desarrollo de una cultura de gestión ética y socialmente responsable.



Aspecto clave:

- Aena, como entidad adscrita al Ministerio de Fomento, participa en la definición de políticas públicas dando respuesta a su deber de colaboración entre Administraciones Públicas que se recoge en el artículo 4 de la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.



UNA GESTIÓN AL SERVICIO DE LA SOCIEDAD

Durante 2009 España se ha visto afectada, al igual que el resto de los países de su entorno, por las turbulencias económicas internacionales, con un claro empeoramiento de los principales indicadores (crecimiento, tasa de paro, IPC, etc.) que está repercutiendo en el transporte aéreo, provocando una desaceleración del tráfico, tanto a escala mundial como europea y nacional.

Se trata en definitiva, de una situación de **crisis económica asociada a una gran incertidumbre** que está afectando a la demanda del tráfico aéreo con una importante reducción del mismo.

EL PRINCIPAL RETO: SATISFACER LAS EXPECTATIVAS DE LOS GRUPOS DE INTERÉS

El principal reto de Aena es dar plena respuesta a las expectativas de sus Grupos de Interés, y de la sociedad en general, haciendo frente a la evolución de los cambios de la demanda, asegurando la viabilidad económica, alcanzando la sostenibilidad ambiental y mejorando, a la vez, la seguridad, calidad y eficiencia empresarial.

A medio plazo, y con la recuperación de la actividad económica y el consiguiente crecimiento de la demanda del tráfico aéreo, los esfuerzos se concentrarán en adecuar al crecimiento futuro la capacidad de las infraestructuras (y equipamientos) aeroportuarios, así como los sistemas de navegación aérea.

Los principales factores que pueden incidir en el desarrollo de las actuaciones previstas son:

- La **prolongación en el tiempo de la actual situación de crisis económica**, tanto internacional como nacional, que repercutiría de manera negativa en el crecimiento previsto de la demanda del tráfico aéreo y, por lo tanto en la expectativa de ingresos generados.
- Los **aspectos ambientales**, que implican la necesidad de compatibilizar la prestación de los servicios de transporte aéreo con la conservación del medio ambiente en un marco de seguridad, calidad y eficiencia.
- La **evolución de los precios del petróleo**, cuyo elevado crecimiento supone un aumento de costes para las compañías aéreas que puede acabar repercutiendo sobre los precios de los billetes y afectando en mayor o menor medida a la demanda del tráfico aéreo, pudiendo indirectamente afectar a las tasas de crecimiento.
- También es muy importante tener en cuenta la repercusión de la **entrada en servicio del tren de alta velocidad (AVE)** en varios corredores importantes de la península (Barcelona, Málaga, Valencia, Galicia...), siendo necesario buscar la intermodalidad y complementariedad del transporte aéreo con este modo de transporte en crecimiento.
- Las **reestructuraciones empresariales**, dentro del sector aéreo y su repercusión en la nueva estructura del mercado (mayor presencia de compañías de bajo coste, grandes alianzas, etc.).

Los corredores aéreos entre Madrid-Barajas y Málaga y Madrid-Barajas y Barcelona han perdido juntos, desde la entrada en operación de las nuevas líneas del AVE, hasta el 31 de diciembre de 2009, más de 2,5 millones de pasajeros



MIRANDO AL FUTURO

Aena plantea su gestión futura con el reto de hacer frente a la actual crisis económica manteniendo los más altos niveles de seguridad y calidad como principal objetivo, reduciendo costes y siendo más eficientes, favoreciendo así al transporte aéreo en general y a la principal industria del país, el turismo.

Con esta premisa, y de acuerdo con los compromisos del Gobierno, Aena evolucionará hacia un nuevo modelo societario en el que, Aena mantendrá su condición de Entidad Pública Empresarial, con las competencias de proveedor de servicios de navegación aérea, y además creará la Sociedad Estatal "Aena Aeropuertos, S.A.", que se encargará de la gestión y operación de todos los aeropuertos actuales, y en la que se dará entrada limitada al capital privado.

Dicha sociedad asumirá las siguientes funciones:

- La prestación de todos los servicios aeroportuarios.
- La gestión de las infraestructuras aeroportuarias y de los bienes de dominio público o patrimonial que integrarán el recinto aeroportuario.

- La planificación estratégica, comercial y de promoción.
- La propuesta del Plan Director, de los Presupuestos y de los Programas Anuales y Plurianuales de Inversión.
- La propuesta de tasas y prestaciones patrimoniales públicas y la aprobación de los precios privados.

En el caso de los aeropuertos de alto volumen de tráfico y especial complejidad en la gestión, y siempre que se garantice su viabilidad económico-financiera, se crearán sociedades filiales que permitan su gestión individualizada, y que mantendrán su carácter de Sociedades Estatales, pero serán sociedades de gestión, es decir, tanto el patrimonio aeroportuario como la deuda residirán en la sociedad matriz aeroportuaria, "Aena Aeropuertos, S.A.". El Consejo de Administración de estos aeropuertos contará con una mayoría estatal y en él se prevé la representación de las Comunidades Autónomas, los Ayuntamientos y las Cámaras de Comercio.



Sede social de Aena en Madrid

Aspecto clave:

- Aena evolucionará hacia un nuevo modelo societario más eficiente en el que se prevé la participación de algunos de sus Grupos de Interés públicos y privados.

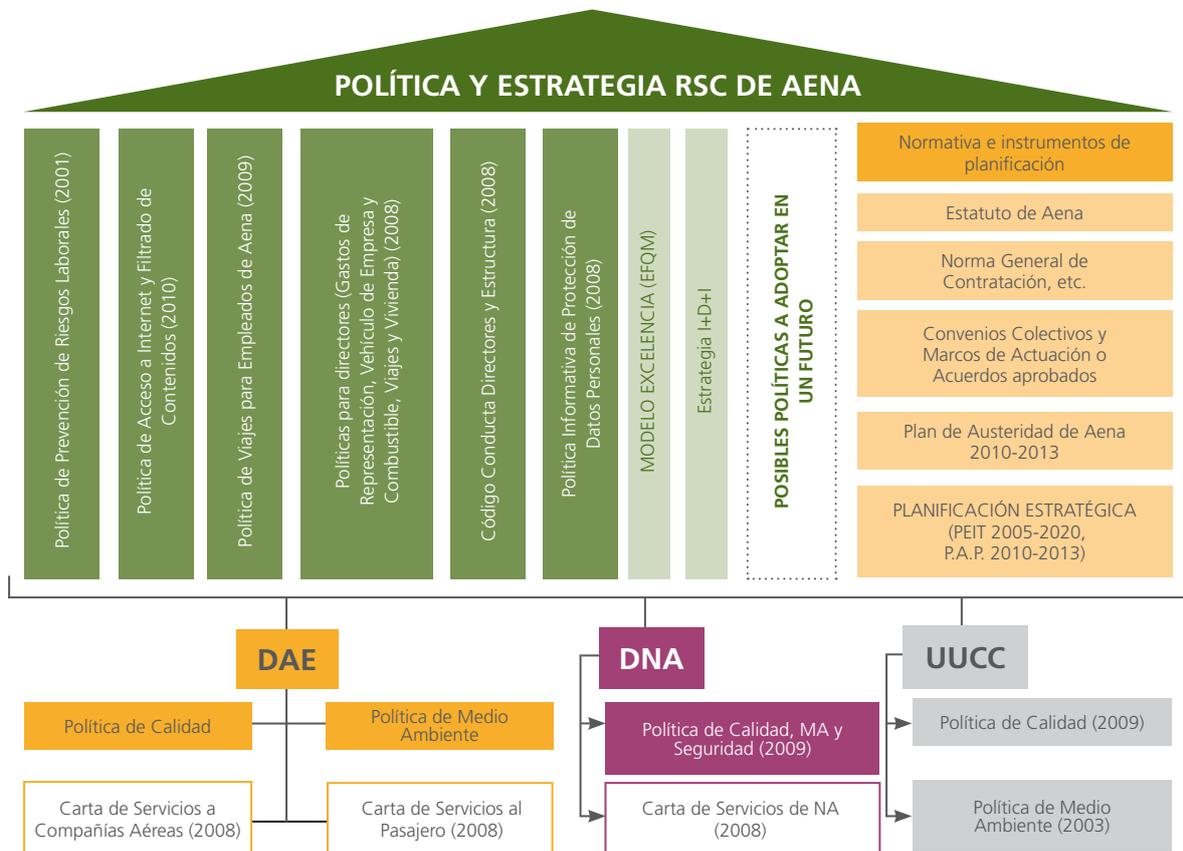


AENA COMPROMETIDA CON LA RSC

A lo largo de los últimos años, y teniendo siempre como **referencia de excelencia en gestión el modelo europeo EFQM**, Aena ha aprobado políticas aplicables a nivel corporativo y/o en las distintas unidades de negocio, que han culminado con la aprobación en noviembre de 2009 de una **Política de Responsabilidad Social Corporativa y la Estrategia de RSC**. Asimismo, dispone, entre otros, del objetivo de unificar criterios, actuaciones y, en general, las distintas políticas y actividades de la organización bajo el ámbito de la RSC.

Debido a la transversalidad del programa y para el despliegue a todos los niveles de la nueva política y estrategia de empresa en RSC, se ha creado un grupo de trabajo compuesto por representantes de todas las unidades de Aena directamente involucradas en la gestión diaria de la responsabilidad social corporativa.

La figura siguiente representa de forma visual como la RSC se posiciona como referente integrador de las diferentes políticas e instrumentos de planificación y gestión de la organización:



Aspecto clave:

- Entre las actuaciones realizadas en los últimos años por Aena, cabe destacar, en noviembre de 2009, la aprobación por el Consejo de Administración de la Política y Estrategia RSC de Aena, instrumento integrador de las distintas actuaciones y estrategias que en esta materia se vienen desarrollando desde hace años por las distintas unidades de la organización.



La Planificación Estratégica en Aena

El proceso de Planificación Estratégica en Aena responde a las necesidades específicas propias de una organización aeroportuaria y de navegación aérea englobada en el contexto del transporte aéreo, sector extraordinariamente complejo y peculiar al estar expuesto a toda clase de contingencias y cambios en la sociedad, a la intervención de múltiples agentes con diferentes expectativas y prioridades, y con un alto grado de interdependencia entre sí.

El análisis de los riesgos, oportunidades de mejora, etc. forman parte del proceso planificador de la organización. Asimismo, y desde un punto de vista económico, se realizan periódicamente los análisis de riesgos necesarios para la gestión y viabilidad económica de la entidad.

El objetivo del proceso de planificación es orientar e integrar los esfuerzos y recursos de la organización mediante el despliegue de Estrategias, Planes, Programas, Objetivos e Indicadores.

De acuerdo con la Política y Estrategia de RSC, la Planificación Estratégica trata de orientar e integrar los esfuerzos y recursos de la organización mediante el despliegue de Estrategias, Planes, Programas, Objetivos e Indicadores, alineando todas las actuaciones bajo el ámbito de la RSC y reforzando el compromiso de Aena con la sociedad, considerando especialmente a sus Grupos de Interés.

De la planificación... al establecimiento de prioridades

El proceso de Planificación Estratégica en Aena responde permanentemente a los mecanismos de seguimiento y medición que le permiten, a través del control de gestión y los cuadros de mando integrales (CMI), ir adaptando las estrategias a la realidad cambiante y a la evolución de los mercados.

Anualmente, y tras la aprobación del Consejo de Administración, se establecen unos objetivos de máximo nivel que tratan de mejorar la planificación estratégica tradicional, teniendo en cuenta, los objetivos

nacionales y pautas del Ministerio de Fomento, así como los resultados de los análisis llevados a cabo por Consejo y las pautas estratégicas que emanan del mismo.

Partiendo del escenario socio-económico existente a finales de 2008 y teniendo en cuenta el reto estratégico de desarrollar el Nuevo Modelo de Gestión Aeroportuario, fueron establecidas las principales **prioridades estratégicas** de Aena para 2009 que se muestran a continuación:

Mantener los Máximos Niveles de Seguridad



El mantenimiento de los más altos niveles de seguridad seguirá siendo la principal prioridad estratégica de Aena, ajo un enfoque de seguridad integral en su triple perspectiva:

- La seguridad de las operaciones aeronáuticas ("safety").
- La seguridad de personas y bienes ("security").
- Y la prevención de los riesgos laborales.

Mejorar la Eficiencia y Productividad



Se seguirá avanzando en la mejora de la eficiencia y productividad, a través de un Plan de Austeridad de Aena guiado por:

- La reforma estructural de la navegación aérea.
- La mejora de la productividad de los recursos humanos.
- La reducción general de gastos y la mejora de la eficiencia de los procesos.
- La racionalización del Plan de inversiones.
- El aumento de los ingresos

Alcanzar la sostenibilidad Medioambiental



Otra de las principales prioridades de Aena es la de compatibilizar las operaciones aéreas y el desarrollo de infraestructuras con el medio ambiente, en especial a través de:

- La reducción de las afecciones por ruidos en los entornos aeroportuarios.
- La reducción de emisiones de efecto invernadero.
- Y el impulso de las energías renovables.

Desarrollar las Infraestructuras y los Servicios



Se continuará con la mejora y el desarrollo de las infraestructuras y los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, mediante:

- La puesta en valor de nuevas infraestructuras y de la mejora de la calidad de los servicios prestados a los pasajeros y a las compañías aéreas.
- Y la adaptación eficaz y eficiente de la capacidad a la demanda, para hacer frente con éxito a los requerimientos actuales y futuros del transporte aéreo.



Estas prioridades estratégicas se han plasmado en los siguientes objetivos estratégicos de la empresa:

- Cumplimiento del Presupuesto Operativo (P.O.) 2009 de gastos de explotación de Aena
- Mejorar la eficiencia energética de Aena:
 - Revisión contratos eléctricos y de gas.
 - Medidas de ahorro y eficiencia en las instalaciones.
 - Otras medidas: energías alternativas, etc.
- Mejorar la compatibilidad de las operaciones aeroportuarias con el entorno.
- Adaptar la oferta de infraestructuras y servicios a la demanda.

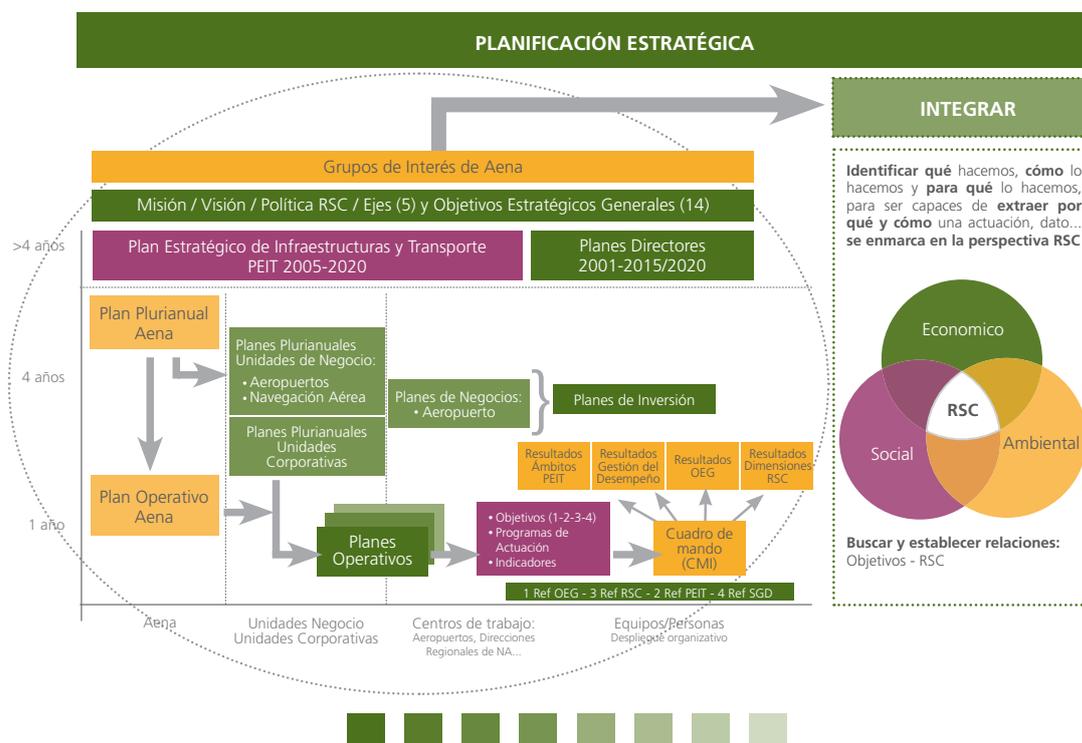
Los resultados obtenidos indican que se ha concluido el ejercicio 2009 con la **consecución de los objetivos estratégicos** de empresa de acuerdo a lo planificado.

Uno de los grandes retos a los que se enfrenta Aena para 2010, tras la aprobación de la política de Responsabilidad Social Corporativa, es la integración de este concepto en la

planificación estratégica, de acuerdo con la necesidad de realizar un correcto seguimiento y medición de sus actuaciones, no sólo ya desde la perspectiva de los ejes estratégicos tradicionales, o ámbitos del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), sino desde las 4 dimensiones RSC: Sostenibilidad Económica, Ambiental y Social Interna y Externa.

La integración de la política RSC exige la adaptación de todos los mecanismos y herramientas de planificación de la organización

Como se muestra en el gráfico siguiente, la **planificación estratégica de Aena está diseñada en cascada**, teniendo como elemento central de referencia la **satisfacción de las expectativas de los Grupos de Interés**, de una forma equilibrada frente a los objetivos estratégicos puramente empresariales.



Aspecto clave:

- Durante los últimos años, Aena ha desarrollado y perfeccionado sus mecanismos de planificación estratégica y control de gestión como instrumentos clave para mejorar de forma decisiva los estándares de calidad ambientales, económicos y sociales, elementos imprescindibles a la hora de progresar en el desarrollo sostenible de un entorno de actuación de tanto impacto social como el de la gestión, planificación, desarrollo, mantenimiento y evolución de los servicios e infraestructuras de aeropuertos y navegación aérea.



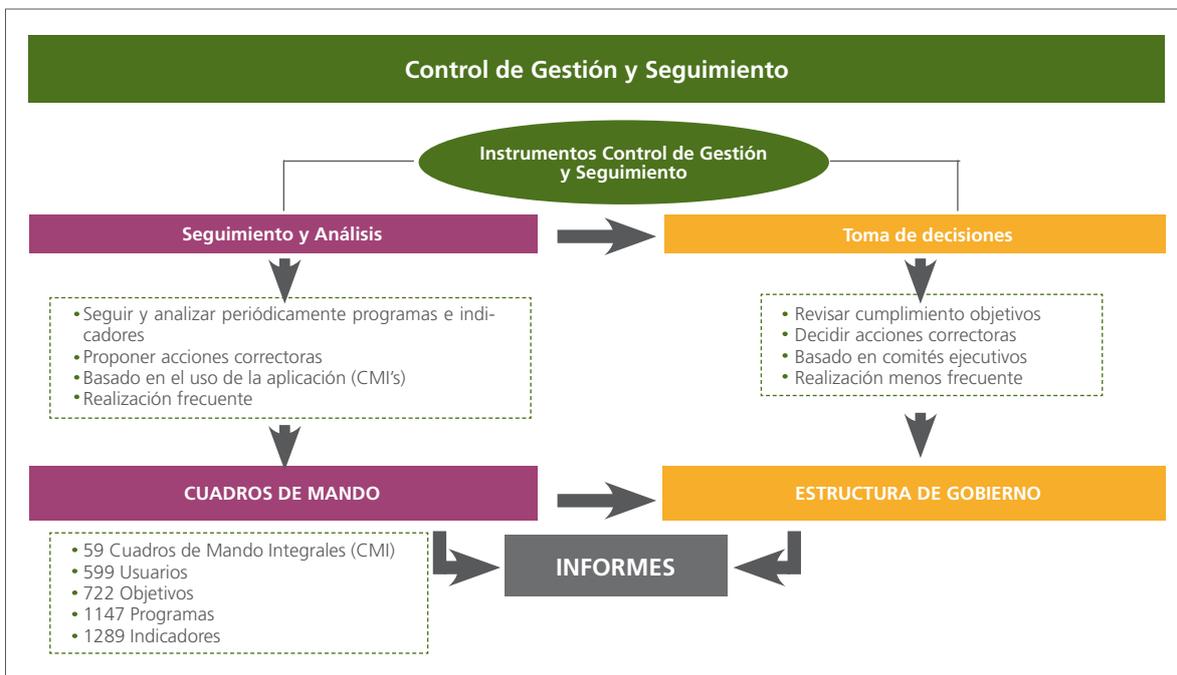
El control de la gestión de Aena

El círculo de la planificación estratégica se cierra gracias a un procedimiento exhaustivo de control y seguimiento que permite avanzar en el proceso de mejora continua en la gestión.

Todo ello se realiza a través del Sistema de Dirección para la Gestión Estratégica, en el que conviven un Cuadro de Mando de Gestión para la Alta Dirección y un Cuadro de Mando Integral (CMI), a través del cual se realiza el seguimiento de los Planes Operativos, y juntos, proporcionan una panorámica global de la empresa y de sus prioridades, no limitándose a las

mediciones técnicas, operativas o de contabilidad y finanzas tradicionales.

Además, con el objetivo de mejorar y reforzar el compromiso e involucración de los empleados en la consecución de los objetivos estratégicos, este sistema está asociado a un Sistema de Gestión del Desempeño (SGD), herramienta a través de la cual se evalúa y reconoce, vía el análisis de los resultados obtenidos, la acción de los trabajadores en la consecución de los objetivos de Aena fomentando así una **visión común de los objetivos estratégicos de la empresa.**



Aspecto clave:

- El desempeño del Comité de Dirección de Aena en su gestión económica, ambiental y social de la organización, se evalúa a través del cuadro de mando integral (CMI) y del Sistema de Gestión del Desempeño que afecta a todos sus componentes.



PRINCIPALES DATOS DE LA ACTIVIDAD EN 2009

Resultados económicos

A continuación se presentan los principales resultados económicos de Aena correspondientes al ejercicio 2009:

Indicador (miles €)	2007 ^a	2008	2009
Valor económico generado	3.002.363	3.016.738	2.899.735
Importe neto de la cifra de negocios	2.956.215	2.986.477	2.867.753
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente ^b	32.251	11.618	11.604
Ingresos financieros	13.897	18.643	20.378
Valor económico distribuido	2.436.070	2.567.175	2.450.532
Valor económico retenido	566.293	449.563	449.203

Indicador (miles €)	2007 ^a	2008	2009
Valor económico distribuido	2.436.070	2.567.175	2.450.532
Aprovisionamientos	69.028	74.726	63.295
Gastos de personal	1.147.245	1.201.387	1.206.692
Otros gastos de explotación ^c	864.530	879.538	950.452
Gastos financieros ^d	309.494	394.507	288.257
Impuestos ^e	43.654	14.835	-59.885
Fundación AENA	2.119	2.182	1.721

a.- Los datos del ejercicio 2007 difieren de los publicados en la Memoria 2007 de Aena para hacerlos comparables con el resto de ejercicios.

b.- El dato correspondiente a "Ingresos accesorios y otros de gestión corriente" coincide con el concepto de "otros ingresos de explotación", excluyendo las subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio.

c.- El dato correspondiente a "Otros gastos de explotación" excluye los valores de "tributos", "perdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales" y la "Fundación Aena"

d.- El dato correspondiente al concepto de "Gastos financieros" coincide con el coste real de financiación de terceros (gastos financieros por préstamos).

e.- Corresponde a la diferencia entre el valor de "Tributos" e "Impuesto sobre beneficios".

Aspectos clave:

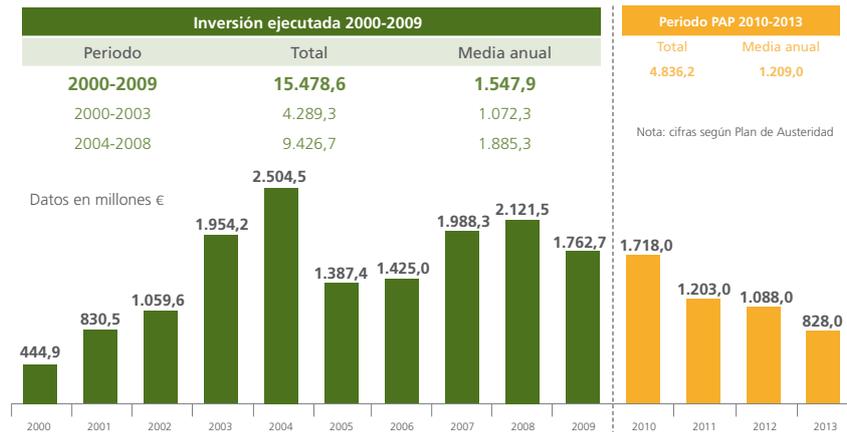
- La aplicación del Plan de Austeridad gestado durante el 2009 y de aplicación en el 2010, permitirá una reducción de la deuda acumulada al final del 2014 de 2.273 millones €, un 14,8% menos de deuda que la prevista en el actual PAP 2010-2013.



Inversiones

La importante inversión realizada en los últimos años por Aena, se ha traducido en un proceso sin precedentes de modernización y de aumento de la capacidad de las infraestructuras aeronáuticas de nuestro país, que ha abarcado a todos y cada uno de los 47 aeropuertos y 2 helipuertos de la red, así como al sistema de navegación aérea.

A continuación se muestran las inversiones ejecutadas en el periodo 2000-2009 y la previsión realizada en el Plan Plurianual para 2010-2013 de acuerdo al Plan de Austeridad:



NOTA: el criterio aplicable es el de pago, no el de certificación técnica. La cifra correspondiente al ejercicio de 2009 es el cierre contable.

En la actual coyuntura, los criterios de planificación deben permitir una asignación de los recursos económicos, de la forma más eficaz y eficiente posible, para contribuir a la competitividad del transporte aéreo.

Los **criterios de eficacia** utilizados valoran fundamentalmente la contribución de la inversión a:

- La **Seguridad integral**, tanto a la seguridad de las operaciones aeronáuticas ("safety"), la protección de personas y bienes ("security") y la prevención de riesgos laborales.
- La **Capacidad de las infraestructuras**, tanto del lado aire (campo de vuelos) como del lado tierra (terminales y accesos), teniendo en cuenta los requerimientos de la demanda y de sus diferentes usuarios (operaciones hub, bajo coste, aviación ejecutiva).
- La **Calidad de servicios** que vayan a facilitar unas infraestructuras adecuadas en términos de accesibilidad, comodidad y puntualidad.
- La **Sostenibilidad medioambiental**, en términos de integración de las infraestructuras con el territorio, de reducción de impacto acústico, de reducción de emisiones de efecto invernadero y de mejora de la eficiencia energética.

En cuanto a los **criterios de eficiencia**, donde se

introduce la componente económica, las inversiones deben valorarse en cuanto a su balance positivo global entre sus costes, tanto de inversión como de explotación posterior, y sus "beneficios", tanto medidos por su aportación a los criterios de eficacia (seguridad, capacidad, calidad, sostenibilidad medioambiental) como por su rentabilidad económico-social.

La aplicación de todos estos criterios deben llevar a unas tasas por utilización de las infraestructuras (aeroportuarias y de navegación aérea) muy competitivas para todos los usuarios del transporte aéreo (operadores aéreos y pasajeros fundamentalmente).

Subvenciones recibidas

Durante 2009, las subvenciones más significativas que ha recibido Aena son las subvenciones de capital de organismos oficiales europeos (FEDER en su totalidad). El importe bruto devengado en ese periodo ha sido de 32,5 millones de euros.

Indicador	Ayudas 2007 -2013	2009
Subvenciones recibidas (millones de euros)	270,1	32,5 (*)

(*) El importe de las subvenciones FEDER percibidas en el ejercicio 2009 ascendió de 22,8 M€. Esta cifra corresponde al importe neto de la subvención, equivalente al 70% del valor bruto. Por tanto, el importe bruto devengado corresponde a 32,5 M€.



PRINCIPALES PLANES DE MODERNIZACIÓN AEROPORTUARIA

Los aeropuertos, son elementos esenciales de vertebración y cohesión territorial. Entre las actuaciones acometidas por Aena, destacan aquellas encaminadas a aumentar la capacidad de nuestros aeropuertos (ampliaciones de pistas de vuelos y edificios terminales) y a poder incrementar el número de operaciones cuando se produzcan condiciones de baja visibilidad (instalación de sistemas ILS). A destacar: la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat (operativa desde junio de 2009) ha permitido doblar su capacidad, hasta alcanzar los 70 millones pasajeros y 90 operaciones /hora.

Actuaciones aeroportuarias en curso:

- Está en curso el Plan Málaga, con la Nueva Aérea Terminal de éste aeropuerto, operativo desde marzo del 2010.
- La construcción de la nueva terminal de pasajeros de los aeropuertos de Alicante y Santiago de Compostela.
- La ampliación del edificio terminal de los aeropuertos de Ibiza y Gran Canaria.
- La construcción dique hub de Palma de Mallorca y la ampliación del aeropuerto de Valencia.
- La construcción del Nuevo Helipuerto de Algeciras.
- La ampliación de la pista de vuelo del aeropuerto de Córdoba.
- La ampliación del edificio terminal y de la pista, y la torre de control del Aeropuerto de Pamplona.
- Las mejoras operativas del Aeropuerto de Bilbao.
- La construcción de la nueva área terminal del Aeropuerto de La Palma.
- La ampliación del edificio terminal de pasajeros de los aeropuertos de León y Badajoz.

Principales planes de modernización Navegación Aérea

En el ámbito de la navegación aérea los principales planes de modernización acometidos están centrados en la convergencia hacia las soluciones técnicas comunes previstas en los Reglamentos de Cielo Único Europeo y su programa asociado SESAR⁴ que se plasmarán fundamentalmente en la evolución del Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo (SACTA), así como de los sistemas de comunicaciones y navegación y vigilancia (CNS).

4.- SESAR: Single European Sky ATM Research

El objetivo fundamental es la seguridad del tráfico aéreo y la evolución hacia sistemas más modernos que permitan mejorar los ratios de eficiencia y productividad de acuerdo con la filosofía y parámetros que se prevén con la iniciativa de Cielo Único (SES) y en el programa SESAR.

A destacar, entre otros:

- El sistema SACTA v 4 y sus subsistemas, líderes en el mundo, algunos de los cuales como el tratamiento del plan de vuelo, están siendo evolucionados de forma conjunta con otros proveedores de servicio europeos (alemanes, ingleses y portugueses). Esta actividad conjunta permite compartir costes de desarrollo, a la vez que mejorar la interoperabilidad y compatibilidad entre sistemas de diferentes proveedores.
- Implantación del sistema ADS CPDLC en el corredor del Atlántico Sur que une Europa y América, gracias al cual será posible hacer un seguimiento permanente y más preciso de los aviones que cruzando el océano están fuera de la cobertura radar convencional.
- Implantación progresiva de soluciones derivadas de la puesta en operación de los sistemas europeos de navegación por satélite EGNOS⁵ y, en el futuro, Galileo.



5.- EGNOS: European Geostationary Navigation Overlay Service



Análisis de eficiencia en servicios aeroportuarios

El estudio "Airport Performance Indicators", realizado por la empresa de investigación y consultoría JACOBS con periodicidad anual, analiza los parámetros de eficiencia y competitividad de las 50 organizaciones aeroportuarias o aeropuertos más importantes del mundo.

En su última edición, de octubre de 2009, se confirma la misma tendencia de años precedentes:

Aena es la organización aeroportuaria más eficiente de Europa en términos de:

- Pasajeros por empleado: en una proporción un 50% superior a la media europea.
- Costes totales por pasajero: un 44,3% más bajos.
- Costes por aeronave: un 43,3% inferior.

La red aeroportuaria española es altamente competitiva.

- Los Ingresos aeronáuticos por aeronave son un 45,1% más bajos que la media europea.
- Y los Ingresos aeronáuticos por pasajero un 46,7% más bajos.

Indicador	2007	2008	2009
Operaciones (millones)	2,50	2,42	2,2
Nº pasajeros (millones)	210,50	203,86	187,6
Nº pasajeros / empleado	17.534,26	16.358,53	27.958

Análisis de eficiencia de los servicios de Navegación Aérea

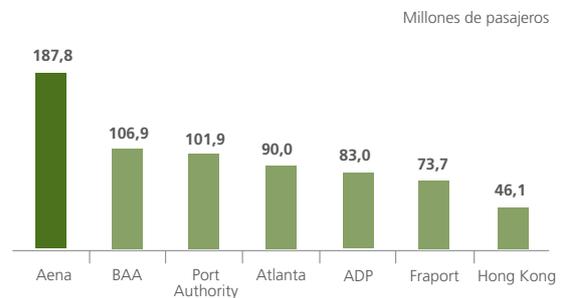
En el ámbito de navegación aérea europea y de acuerdo con la información facilitada por EUROCONTROL, Aena, sin embargo está situada en la tercera posición menos eficiente en costes unitarios por hora de vuelo (por detrás de los proveedores de Holanda y Bélgica⁶) resultando también la organización con en el

6.- Fuente: EUROCONTROL Performance Review Report 2009 (PRR)

ratio más alto de costes por controlador/hora⁷. Sin embargo en cuanto a costes de personal no controlador, los empleados de Aena se encuentran en la posición número 18 de 36⁸ (exactamente en la mitad del ranking).

Aena es la organización aeroportuaria líder mundial en pasajero. España es el tercer país de Europa (detrás de UK y Alemania) por volumen de tráfico aéreo.

Pasajeros totales vía aérea año 2009 reportados por las principales



Fuente: datos publicados por cada una de las organizaciones aeroportuarias referenciadas.

Ranking 2009 países europeos por volumen tráfico aéreo aeropuertos

1	Reino Unido
2	Alemania
3	España
4	Francia
5	Italia
6	Holanda
7	Suiza
8	Grecia
9	Irlanda
10	Suecia

Fuente: Eurostat

7.- Fuente: EUROCONTROL Performance Review Report 2009 (PRR)
8.- Fuente: EUROCONTROL Performance Review Report 2009 (PRR)

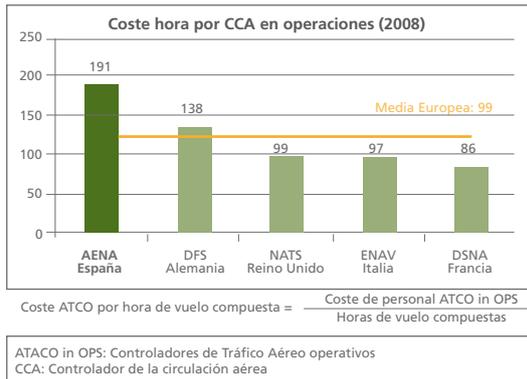
COMPROMISO DE REBAJAR LA TASA DE NAVEGACIÓN AÉREA EN RUTA EN ESPAÑA EN UN 15%

Con la aprobación de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, en búsqueda de la mejora de la eficiencia en estos servicios, Aena ha ajustado sus presupuestos para los años 2010-2012 con el compromiso de rebajar la tasa de navegación aérea en ruta en España en un 15% sobre la tasa actual con descensos en torno al 7% anual, mejorando sus ratios económicos hasta situarse en la media de los cinco grandes proveedores de servicio de navegación aérea europeos.

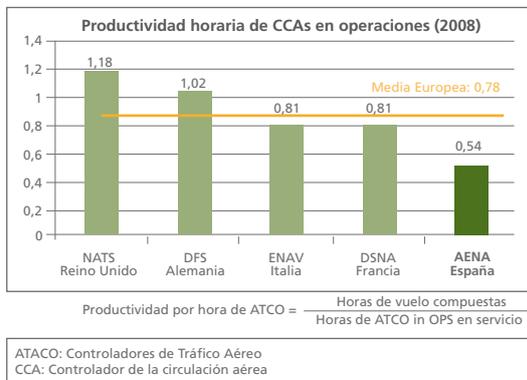


A continuación se detallan los principales indicadores del último informe ACE (ATM Cost Effectiveness) elaborado por Eurocontrol con datos del año 2008.

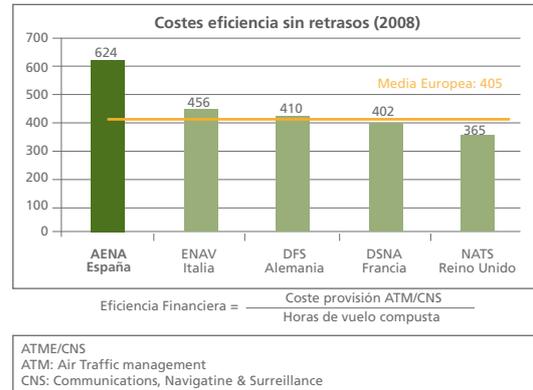
Coste de personal ATCO⁹ in OPS por hora de vuelo compuesta: Relación entre el coste total de personal de los controladores operativos y el número de horas de vuelo compuestas:



Productividad ATCO/hora: Relación entre las horas de vuelo compuestas y las horas de servicio de los controladores operativos:



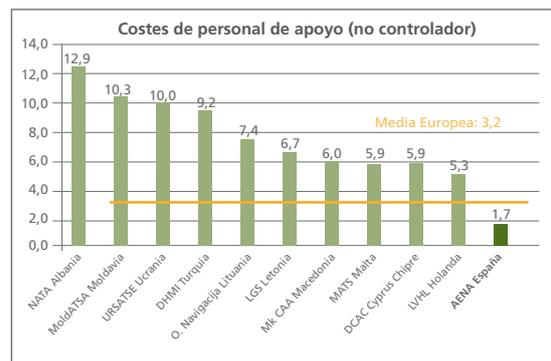
Eficiencia financiera en costes: Indicador que mide el coste total de la provisión de servicio ATM/CNS¹⁰ por hora de vuelo compuesta (ruta y aproximación) sin incluir el coste de los retrasos.



Coste de personal no controlador: Indicador que mide los costes del personal de apoyo: costes de personal excluidos controladores, costes de capital, costes operativos y costes excepcionales.

Los datos corresponden al ejercicio de 2007 y ponen de relieve que los costes de personal de apoyo de Aena (1,7) son mucho más bajos que los de sus principales organizaciones homólogas europeas: DFS de Alemania (3,1), ENAV de Italia (3,7), DSNA de Francia (3,9) y NATS del Reino Unido (4,3).

Asimismo, y como se muestra en el gráfico siguiente, son más bajos que los de otros países de nuestro entorno:



9.- ATCO: Air Traffic Controller o Controlador de la Circulación Aérea (CCA)
10.- ATM/CNS: Air Traffic Management/ Communications, Navigation & Surveillance ó Gestión de Tráfico Aéreo /Comunicaciones, Navegación y Vigilancia.



AENA ES INNOVACIÓN

En Aena, la actividad en investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) constituye uno de los principales ejes estratégicos para la mejora continua de los servicios aeroportuarios y de la navegación aérea y supone uno de los ingredientes principales para el logro de un crecimiento sostenible a largo plazo de la organización.

La innovación e implantación de nuevas tecnologías y procesos, son fundamentales para el presente y futuro de Aena. Estas actividades están encaminadas a la mejora de la calidad y eficiencia de los servicios, a aumentar la seguridad de las personas y operaciones aeronáuticas, optimizando el uso del espacio aéreo y la capacidad de acuerdo a la demanda del sector del transporte aéreo, así como a la mejora de las consecuencias de la actuación de la organización con su entorno natural y socioeconómico.

El esfuerzo en I+D+i es la estrategia idónea para conseguir un desarrollo sostenible a largo plazo, que refuerce la responsabilidad social corporativa y el compromiso de Aena con los usuarios, clientes, proveedores y empleados y, en definitiva, con la sociedad a la que finalmente sirve como entidad pública.

Aena se encuentra actualmente en un proceso de adopción de valores asociados a la sostenibilidad y la Responsabilidad Social, que se está convirtiendo en el desencadenante de importantes innovaciones en sus servicios, procesos, personas y en la organización en su conjunto.

Estrategia de Gestión Tecnológica e Innovación

La gestión de la tecnología y en general las actividades consideradas como de I+D o de Innovación Tecnológica de Aena, siguen la senda marcada por la Estrategia de Gestión Tecnológica e Innovación creada a nivel corporativo, a partir de la estrategia general de la organización. Dicha estrategia se encuentra encuadrada en el Eje Estratégico "Infraestructuras y Servicios" del actual Plan de Actuación Plurianual 2010-2013 y más concretamente en el objetivo "Potenciar la innovación tecnológica y optimizar los procesos".

A partir de esta Estrategia y en línea con sus objetivos, Aena desarrolla y despliega sus actividades de I+D+i logrando incrementar la capacidad, la seguridad y la eficiencia, contribuyendo además de manera significativa a la reducción del impacto ambiental que conlleva las operaciones aeronáuticas y el funcionamiento de los Aeropuertos y Unidades de Control de Tráfico

Aéreo, buscando un impacto positivo de su actividad en el desarrollo del entorno social y económico.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LAS ACTIVIDADES DE I+D+i	
1	Garantizar la SEGURIDAD en las operaciones aeronáuticas y en la protección de personas y bienes
2	Incorporar innovaciones y tecnología para mejorar la CALIDAD del servicio
3	Mejorar la EFICIENCIA con el incremento de la productividad y competitividad
4	Adaptar la CAPACIDAD a la demanda de tráfico aéreo con la introducción de nuevas tecnologías
5	Aumentar la protección MEDIOAMBIENTAL y el DESARROLLO SOSTENIBLE
6	Facilitar nuestra integración en las iniciativas asociadas a programas como la creación del CIELO ÚNICO EUROPEO
7	Maximizar la UTILIDAD de las actividades de I+D+i y el retorno de los costes dedicados a las mismas

La actividad de I+D+i en Aena

La apuesta de Aena por las nuevas tecnologías y las actividades de innovación tecnológica para los próximos años, se traduce en la generación de nuevos proyectos estratégicos y la continuación de otros ya iniciados.

Actualmente Aena realiza sus actividades en I+D+i en los siguientes ámbitos:

- En **Aeropuertos**, los esfuerzos clave se centran fundamentalmente en:
 - Actividades para la mejora de la información y los procesos en los Centros de Gestión Aeroportuaria de la red de Aena.
 - Actividades dirigidas a la mejora de la seguridad de personas e instalaciones.
 - Actividades para la facilitación de información y los servicios a personas de movilidad reducida (PMR).
 - Actividades de innovación orientadas al ahorro y la eficiencia energética
 - Desarrollo de sistemas para mejorar la eficiencia en las tareas de planificación, diseño y gestión de las infraestructuras aeroportuarias como, por ejemplo, el Sistema Aeroportuario de Ortoimágenes Satélite (SAOS).
- En **Navegación Aérea** las líneas principales son:

La continuidad en los proyectos de navegación por satélite como uno de los pilares para mejorar la eficiencia en la prestación de los servicios de tránsito aéreo, mejora de la seguridad y de los niveles de afección medioambiental por sus actividades.



EGNOS y GALILEO son los principales proyectos de Aena en este ámbito.

La inversión en EGNOS realizada por Aena durante el período 1999-2009 ha ascendido a 53 M€ lo cual ha permitido un importante liderazgo en EGNOS y ha facilitado la participación en Galileo. Desde un punto de vista de posicionamiento estratégico, nos está permitiendo participar muy activamente en la operación de los nuevos servicios de navegación de carácter europeo, ante la futura desaparición progresiva de las radio ayudas terrestres.

En cuanto a GALILEO, el Ministerio de Fomento designó a Aena como entidad responsable de ejecutar los compromisos políticos adquiridos y de gestionar la participación española, realizando las inversiones necesarias para ello. España contará con un Centro Safety-of-Life, enfocado al área de aplicaciones y servicios críticos para el transporte multimodal, que evolucionaría hasta convertirse en uno de los tres Centros de Control del sistema Galileo.



En el entorno de la iniciativa de Cielo Único Europeo, Aena participa en el Programa SESAR, que es

la respuesta de la comunidad aeronáutica (usuarios, proveedores de servicios, aeropuertos, industria, reguladores, autoridades militares, pilotos, controladores, centros de investigación, etc.) que define el programa de I+D para la modernización de la Gestión de Tráfico Aéreo en Europa.



La investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías para la innovación en las soluciones que requieren los servicios operacionales en el ámbito de la ingeniería. La mejora de la eficiencia, y de los niveles de seguridad operacional a través de la automatización y una mayor interoperabilidad en el control de tráfico aéreo son, junto a la navegación por satélite, los principales esfuerzos de Aena en este aspecto.

Aena ha conseguido la adjudicación de casi el 100% de los proyectos que ofertó, lo que supone para Aena una contribución "en especie" (aportación de personal y recursos) de más de 72 M€, siendo referente europeo para todas las actividades relativas a I+D+i en operaciones aeronáuticas.

Por último destacar el **Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo (SACTA)**, que sigue siendo uno



de los proyectos líderes de Navegación Aérea en cuanto a su componente multinacional y cantidad de esfuerzo dedicado a I+D+i. SACTA integra todos los sistemas de ruta, aproximación y torre y está considerado como uno de los sistemas más avanzados del mundo, por su capacidad de integrar y procesar toda la información necesaria para una más segura y eficiente prestación del control del tráfico aéreo.

Esfuerzo económico de Aena en actividades I+D+i

La actividad de Investigación, Desarrollo y en especial de Innovación tecnológica desarrollada en la organización **ha supuesto durante el ejercicio 2009 un total de un 2,2% de la cifra de negocios.**

La evolución de la actividad innovadora de Aena ha sido positiva con incrementos de un período a otro, buscando siempre la sostenibilidad entre la inversión realizada y el resultado esperado. Para el período 2005-2009 el esfuerzo de la organización en torno a las actividades de I+D+i representó en este periodo un **importe total de 343 M€**, lo cual arroja una **media anual de inversión de 68 millones de Euros**, tal y como se muestra en las siguientes tabla en las que se incluye el detalle por concepto de gasto o inversión:

Indicador	2007	2008	2009
Inversiones I+D+i (miles de euros)	51.853	53.049	57.696
Gastos I+D+i (miles de euros)	11.135	10.289	6.902
TOTAL I+D+i	62.988	63.338	64.598

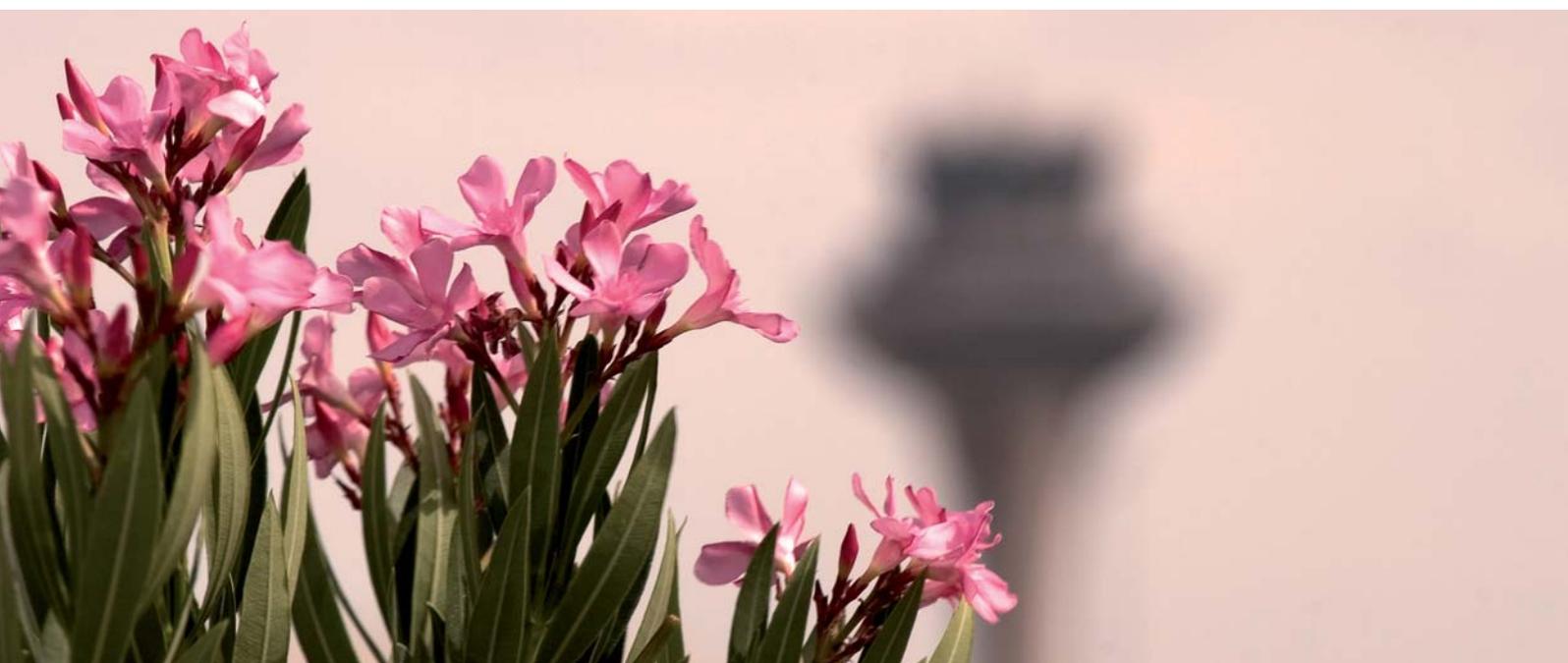
Por otro lado destaca en Aena el **cumplimiento del ratio señalado en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes (PEIT)** en el ámbito de la I+D+i, de **destinar un 1,5% de las inversiones totales previstas** a este tipo de actividades.

Aena presenta un cumplimiento superior a este ratio con un **3,27% para el ejercicio 2009**, lo que supone el doble de lo indicado en el PEIT.

Para finalizar y con el fin de evaluar este esfuerzo, a continuación se presenta el análisis de los últimos 3 años, en el que se muestra claramente una tendencia positiva y sostenida en el tiempo al invertir en creatividad e innovación, como base sólida para la planificación de las futuras actuaciones estratégicas de la organización en términos de sostenibilidad.

INDICADOR	Esfuerzo 2005-2009	Media Anual 2005-2009
GASTO (miles de euros)	45.046	9.010
Inversión (miles de euros)	297.997	59.599
Esfuerzo I+D+i (miles de euros)	343.043	68.609

Para el periodo 2005-2009 el esfuerzo de Aena en las actividades de I+D+i representó 343 millones de euros





AENA Y SUS GRUPOS DE INTERÉS

El desarrollo de la Estrategia de RSC y el creciente compromiso con el gobierno ético de la actividad de Aena, tiene como uno de sus puntos fundamentales el análisis e integración de las expectativas de los Grupos de Interés dentro de los objetivos de la organización, de forma coherente con los objetivos puramente empresariales de la misma.

La Estructura de Gobierno está compuesta por el Marco de Relaciones Internas y el Marco de Relaciones Externas, siendo las propias Unidades Organizativas el principal vínculo entre ambas (internas/externas).

El **Marco de Relaciones Internas** está orientado a alinear las actuaciones internas (dentro de Aena):

- Identificación y formalización de comités.
- Descripción de mecanismos de control.
- Descripción de operativa (Informes).

En cuanto al **Marco de Relaciones Externas**, se orienta a alinear las actuaciones de Aena con sus Grupos de Interés:

- Identificación Grupos de Interés.
- Caracterización de relaciones.
- Participación de Unidades Organizativas.
- Reconocimiento de instrumentos de relación.

Desde hace muchos años las diferentes unidades de la organización, en sus áreas de actividad, han identificado y tienen expresamente en cuenta a sus Grupos de Interés, con los que tradicionalmente han interactuado y tenido en cuenta sus expectativas a la hora de establecer los objetivos de cada una de las unidades.

Aena es consciente de la importancia existente en los compromisos que contrae con las diferentes partes interesadas, teniendo como principal premisa el ofrecer servicios competitivos de gestión, seguros y eficaces. Es por ello, que la estrategia, compromisos y procesos de comunicación en Aena, están definidos en base a las necesidades y expectativas de sus Grupos de Interés y de la sociedad en general.

En el gráfico siguiente se muestra de forma genérica esta relación entre Aena y sus Grupos de Interés. En forma de tabla se presenta también un mapa más completo de Grupos de Interés de interés de Aena en la que se relacionan con mayor detalle, que en las anteriores Memorias publicadas, los grupos y subGrupos de Interés, así como los mecanismos y canales de relación existentes.





SATISFACER LAS EXPECTATIVAS DE LOS GRUPOS DE INTERÉS

La satisfacción de las expectativas de los Grupos de Interés se constituye en una prioridad en la gestión de Aena, por lo que, en línea con el despliegue propuesto de la Política y Estrategia de RSC, se sigue trabajando para identificar con mayor detalle, y de forma más particularizada, los mecanismos formales de relación y las herramientas utilizadas por cada unidad para el análisis, seguimiento y evaluación del grado de cumplimiento de las expectativas de cada uno de los Grupo de Interés.

MAPA DE LOS GRUPOS DE INTERÉS AENA				
GRUPOS	SUBGRUPOS	MECANISMOS DE RELACIÓN		EXPECTATIVAS
Clientes	<ul style="list-style-type: none"> • Pasajeros • Operadores aéreos • Público en general • Empleados que ejercen su labor en los recintos aeroportuarios • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Reuniones • Comités • Encuestas • Buzones • Correspondencia • Formularios • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Encuestas periódicas internas sobre la calidad del servicio prestado • Servicio WAP y PDA de Información de vuelos • Servicio telefónico y presencial de Información y Atención al Cliente • Encuestas periódicas de calidad percibida por pasajeros y acompañantes 	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad/Precio • Excelencia Servicio • Seguridad • Puntualidad • Usabilidad • Accesibilidad • Capacidad • Otras...
Socios prestadores de servicios a los clientes de Aena	<ul style="list-style-type: none"> • Prestadores de servicio de asistencia en Tierra • Prestadores de servicios comerciales • Operadores de otros modos de transporte • Aduanas, Seguridad y Tráfico • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Reuniones • Comités • Correspondencia • Formularios • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Publicaciones de Aena (incluida su Memoria Anual) • Notas de Prensa / Sala de prensa • Sistemas de recepción y respuesta a quejas y reclamaciones • Asociaciones empresariales / sectoriales • Web www.aena.es con espacios destinados a pasajeros, contratación comercial, información sobre vuelos, ofertas de empleo ... • Programa de visitas organizadas en aeropuertos 	<ul style="list-style-type: none"> • Precios • Eficiencia Servicios • Normativa Asumible • Seguridad • Facilidad Operativa • Otras...
Proveedores de servicios a Aena	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción • Sistemas/Tecnologías de información • Suministros • Consultorías y asistencia técnica • Instituciones financieras • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Reuniones • Correspondencia • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Encuestas periódicas de calidad percibida por operadores • Servicio telefónico de Información y Atención al Cliente 	<ul style="list-style-type: none"> • Información • Transparencia • Igualdad Trato • Tramitaciones • Control Exptes • Pagos • Otras...
Empleados de Aena	<ul style="list-style-type: none"> • Personal Directivo • Personal de Estructura • Colectivos Profesionales • Jubilados • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Comisiones • Correspondencia • Formularios • Encuestas • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Reuniones • Cadena de Mando • Intranet corporativa • Portal del Empleado • Tablón de anuncios • Encuestas de satisfacción y motivación de los empleados en aeropuertos • Manual de acogida facilitado a los trabajadores en el momento de su incorporación en Aena • Informes y comunicados • Revista de comunicación interna Aena noticias • Sindicatos • Buzón de sugerencias Intranet de RRHH 	<ul style="list-style-type: none"> • Retribución • Jornada y Ambiente • Reconocimiento • Igualdad • Conciliación • Beneficios Sociales • Seguridad y Salud • Estabilidad • Desarrollo Profesional • Otras...
Administraciones Públicas	<ul style="list-style-type: none"> • Gobierno, Cortes Generales e Instituciones Supervisoras • Administración General del Estado • Comunidades Autónomas • Entes locales • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Grupos Trabajo • Correspondencia • Datos • Informes • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Publicaciones de Aena (incluida su Memoria Anual) • Notas de Prensa / Sala de prensa • Sistemas de recepción y respuesta a quejas y reclamaciones • Asociaciones empresariales / sectoriales • Web www.aena.es con espacios destinados a pasajeros, contratación comercial, información sobre vuelos, ofertas de empleo ... • Programa de visitas organizadas en aeropuertos 	<ul style="list-style-type: none"> • Socioeconómicas • Intereses Ciudadanía • Competenciales • Planificación Local • Interoperabilidad • Otras...
Organismos internacionales	<ul style="list-style-type: none"> • Unión Europea • OACI • ECAC • Eurocontrol • Agrupaciones de Acuerdos o Programas • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Grupos Trabajo • Reuniones • Correspondencia • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Encuestas periódicas de calidad percibida por operadores • Servicio telefónico de Información y Atención al Cliente 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad • Tasas • Homogeneidad • Innovación • Capacidad • Otras...



MAPA DE LOS GRUPOS DE INTERÉS AENA

GRUPOS	SUBGRUPOS	MECANISMOS DE RELACIÓN		EXPECTATIVAS
Asociaciones de la Industria del Transporte Aéreo	<ul style="list-style-type: none"> • Aeropuertos • Navegación Aérea • Transporte Aéreo Internacional • Líneas Aéreas Nacionales • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Grupos Trabajo • Reuniones • Correspondencia • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Publicaciones de Aena (incluida su Memoria Anual) • Notas de Prensa / Sala de prensa • Sistemas de recepción y respuesta a quejas y reclamaciones • Asociaciones empresariales / sectoriales • Web www.aena.es con espacios destinados a pasajeros, contratación comercial, información sobre vuelos, ofertas de empleo ... • Programa de visitas organizadas en aeropuertos 	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptabilidad • Precios • Calidad • Capacidad • Otras...
Organizaciones Sindicales y Empresariales	<ul style="list-style-type: none"> • Sindicatos • Constructoras • Consultoría • Servicios • Equipamiento • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Reuniones • Correspondencia • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de Información para la Navegación Aérea 	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptabilidad • Precios • Calidad • Capacidad • Otras...
Sociedad	<ul style="list-style-type: none"> • Medios de comunicación • Creadores de opinión y conocimiento • ONG's • Asociaciones vecinales • Entidades interesadas en colaboración Aena • Ciudadanos particulares • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Reuniones • Correspondencia • Análisis Medios • Buzones • Otros... 	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de Información para la Navegación Aérea 	<ul style="list-style-type: none"> • Información • Transparencia • Resp. Ambiental • Creación Riqueza • Planificación • Apoyo • Participación • Otras...

Fruto de la interacción con nuestros Grupos de Interés, se ponen de manifiesto los aspectos más relevantes para Aena desde el punto de vista de la sostenibilidad, y que se destacan a continuación, de forma general, en función de cada uno de los principales Grupos de Interés:

- **Nuestros empleados:** Diversidad y desarrollo profesional, salud y seguridad, formación, retribución y beneficios sociales.
- **Pasajeros y acompañantes:** excelencia en el servicio, salud y seguridad en los aeropuertos.
- **Proveedores y compañías aéreas:** cadena responsable de suministro, eficiencia en el servicio.
- **Administraciones públicas:** colaboración de Aena

en el desarrollo de políticas públicas de forma compatible con la consecución de sus objetivos estratégicos.

- **Sociedad en general:** contribución al desarrollo económico, generación de empleo y protección del entorno; minimización de emisiones acústicas, calidad del aire, protección de la biodiversidad, mejoras en la eficiencia de los aeropuertos.

En base a todo ello, los diferentes capítulos de la presente memoria han sido desglosados englobando los indicadores asociados a cada uno de los Grupos de Interés mencionados, al objeto de facilitar la localización de la información y tratando de dar respuesta a los temas señalados como relevantes para nuestras partes interesadas.

LEY 11/2007, DE 22 DE JUNIO, DE ACCESO ELECTRÓNICO DE LOS CIUDADANOS A LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Como mejora en las relaciones con sus Grupos de Interés y en línea con la aplicación de la Ley 11/2007 de acceso electrónico del ciudadano a los Servicios Públicos, a finales de 2009 Aena implantó a través de su Sede Electrónica unos nuevos mecanismos mediante los que el ciudadano puede obtener mayor información sobre los trámites a seguir para interponer reclamaciones, quejas o sugerencias por medios electrónicos, descargándose formularios, consultando estados de tramitación, etc.



PARTICIPACIÓN DE AENA EN INICIATIVAS INSTITUCIONALES

Aena participa activamente en las principales instituciones, organismos y asociaciones internacionales de acuerdo a lo previsto en su estatuto, aportando su opinión y experiencia en relación con sus actividades y favoreciendo el intercambio de conocimiento.

PRINCIPALES ORGANISMOS E INSTITUCIONES EN LOS QUE AENA PARTICIPA O CON LOS QUE INTERACTÚA REGULARMENTE
<ul style="list-style-type: none"> • Dirección General de Aviación Civil (DGAC). • Comisión Interministerial de Defensa y Fomento (CIDEFO). • Comisión Interministerial de Política Aérea Internacional (CIPAI) • Subcomité de Circulación Aérea (SCA) • Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA)
<ul style="list-style-type: none"> • Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) • Comisión Europea (DG TREN fundamentalmente) • Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) • Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA) • Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) • Agencia Espacial Europea (ESA) • Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) • Organización Mundial de Proveedores de Servicio de Navegación Aérea (CANSO/ CANSO Europa)
<ul style="list-style-type: none"> • Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) • Asociación Aérea de Compañías Aéreas (AECA) • Asociación Líneas Aéreas (ALA) • Asociación de Operadores de Compañías Aéreas (AOC) • European Satellite Service Provider (ESSP SAS)
<ul style="list-style-type: none"> • Empresa Común SESAR (SJU) • Global Reporting Initiative (GRI), a través del grupo de trabajo "GRI Airports Practitioners Network"

Adicionalmente, Aena participa de forma activa en asociaciones sectoriales de carácter nacional, europeo e internacional. A continuación, se incluyen los más representativos:

ORGANISMOS A LOS QUE AENA ESTÁ ASOCIADA
<ul style="list-style-type: none"> • Asociación Española del Transporte • Asociación Española de Planificación (AESPLAN) • Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR) • Club de Excelencia en la Gestión • Club de Excelencia en Sostenibilidad • Forética • Fundación Empresa y Sociedad • Asociación Española para la Calidad (AEC) • AUSAPE (Asociación de Usuarios SAP de España)

Aena está involucrada, y participa activamente al más alto nivel con las principales instituciones nacionales e internacionales

En los ámbitos particulares de medio ambiente y acción social, a lo largo de esta Memoria se han destacado convenientemente las principales actividades y organizaciones con las que Aena interactúa o participa regularmente.





RECONOCIMIENTO PÚBLICO

En los diferentes capítulos de esta Memoria se identifican distintos premios y reconocimientos recibidos por Aena a lo largo del ejercicio 2009.

A título general, en la siguiente tabla se relacionan algunos de los más significativos:

PREMIOS Y DISTINCIONES	
Aena: EMPRESA SOCIALMENTE RESPONSABLE	• Aena: una de las mejores empresas españolas para trabajar, de acuerdo al estudio realizado por la consultora CRF
	• Web pública de Aena, www.aena.es : Una de las veinte mejores páginas bajo dominio “.es” de los últimos 20 años. Premio otorgado por la entidad pública Red.es, adscrita al Ministerio de industria, Comercio y Turismo, con motivo del veinte aniversario del dominio “.es”
	• Reconocimiento a la labor de seis aeropuertos al alcanzar los 10.000 trasplantes en tres décadas por la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía
	• Aena ha recibido la Medalla de Plata de la Universidad de Alcalá de Henares (UAH) en reconocimiento a la colaboración prestada a los estudiantes de este centro
Aena: EMPRESA EXCELENTE	• Terminal 1 del Aeropuerto de Barcelona: Premio a la mejor iniciativa pública otorgado por la Revista Actualidad Económica
	• El Prat nombrado Mejor Aeropuerto de carga 2009 por el periódico Air Cargo News
	• El Aeropuerto de Reus, Premio Distinguido del Turismo a la Notoriedad Empresarial
	• T1 de Barcelona ICIL a la Excelencia Logística otorgado por la Fundación ICIL
	• T1 de Barcelona Mejor Proyecto del año Meeting Point
	• El Colegio de Periodistas de Catalunya (CPC) ha premiado al gabinete de Comunicación del Aeropuerto de Barcelona por tener el mejor Plan de Gestión de situaciones de crisis, durante la primera edición de los Premios Gabinetes de Comunicación
	• Aeropuerto de Ibiza, Sello de Plata de Baleares Excelente

BUENAS PRÁCTICAS DE EMPRESAS PARTICIPADAS

Aunque las empresas participadas por Aena se encuentran fuera del alcance de esta memoria de sostenibilidad, a continuación se recogen diferentes actividades

llevadas a cabo por las mismas, como empresas responsables del grupo Aena y que aprovechan el *know how* y sinergias inter empresas generadas.

AENA INTERNACIONAL: GRUPO DE AEROPUERTOS DEL PACÍFICO (MÉXICO)	
DESEMPEÑO AMBIENTAL	DESEMPEÑO ECONÓMICO Y SOCIAL
<ul style="list-style-type: none"> • AHORRO DE AGUA: El Grupo de Aeropuertos del Pacífico implantó medidas para el ahorro de agua en instalaciones sanitarias, con un ahorro estimado de 151,000 litros/año. • AHORRO DE ENERGÍA: Obras para el ahorro de energía en los Aeropuertos del Grupo, que tienen como objetivo el uso eficiente de la energía y generar ahorros significativos en su consumo, mediante la implementación de nuevas tecnologías en iluminación, subestaciones, control y automatización de equipos de aire acondicionado. • Certificación ISO 14001:2004 del Sistema de Gestión Ambiental (SGA) del Aeropuerto de La Paz, destacando para ello la limpieza de terrenos con pasivos ambientales, la ampliación de la planta de tratamiento de aguas residuales y su equipamiento. 	<ul style="list-style-type: none"> • Obtención del distintivo de empresa socialmente responsable (ESR) que otorga el CEMEFI (Centro Mexicano para la Filantropía A.C.). • Creación del Comité de Valores del Grupo, con el objetivo de vigilar los derechos de los empleados. • Flexibilización de horarios laborales para apoyar al personal en la organización de asuntos personales. • Obtención de la certificación de “Súper empresas 2009” que otorga la revista Expansión a los lugares en donde todos quieren trabajar. • Donación de 5 millones de pesos para instituciones que trabajan con la niñez y en programas de vivienda. • Colectas para ayuda alimenticia a damnificados de Haití, así como de niños de escasos recursos. • Voluntariado para actividades de mantenimiento en instalaciones de casas de asistencia social.



AENA DESARROLLO INTERNACIONAL: COLOMBIA / SACSA	
DESEMPEÑO AMBIENTAL	DESEMPEÑO ECONÓMICO Y SOCIAL
<ul style="list-style-type: none"> SACSA está certificada por la norma ISO 14001 	<ul style="list-style-type: none"> SACSA cuenta con la certificación como Empresa Familiarmente Responsable (SGS) Implantación del Modelo de Gestión de Empresa Familiarmente Responsable, mediante el desarrollo de Políticas de Conciliación encaminadas a lograr el equilibrio entre la vida personal y la vida laboral del capital humano Comunidad: Inversión de comunidades vulnerables cercanas al aeropuerto de Cartagena. Apoyo a diversos programas sociales de las comunidades vecinas más vulnerables (orientados principalmente a la educación de niños y adolescentes) Cientes: Mejora de los estándares de servicio con clientes internos y externos. Proveedores: Evaluación del desempeño de proveedores. Organización Interna: Plan de beneficios a la carta para los trabajadores según sus necesidades y las de su familia
OTRAS ACTUACIONES RELEVANTES	
<ul style="list-style-type: none"> Durante el 2009, SACSA, continuó la implementación del proceso de RSE, declarando la política de RSE, haciendo revisión de misión y visión para la incorporación de las practicas como parte de la cultura de la organización y avance en la construcción del modelo de RSE, que integra los ámbitos de: <ul style="list-style-type: none"> GOBIERNO COPORATIVO ORGANIZACIÓN INTERNA CLIENTES PROVEEDORES COMUNIDAD AMBIENTAL 	

AENA INTERNACIONAL: TBI	
DESEMPEÑO AMBIENTAL	DESEMPEÑO ECONÓMICO Y SOCIAL
<ul style="list-style-type: none"> Foro ambiental, un espacio de participación interna para los aeropuertos del Grupo TBI creado en 2009 con el objetivo de analizar los riesgos derivados del impacto ambiental de los aeropuertos y minimizar dicho impacto. Construcción sostenible: Incorporación de criterios de sostenibilidad en las nuevas construcciones realizadas a lo largo del 2009 y en reformas de las ya existentes. Cardiff Airport – renovación de sistemas de climatización, instalación se sensores para la iluminación, etc. Belfast International Airport – Contratista local, reciclaje del 80% de los residuos generados en la obra, instalación de lámparas de bajo consumo y de sensores de movimiento y ascensores y escaleras mecánicas dotadas de motor de bajo consumo. Gestión de aguas residuales – Implantación en 2009 de un sistema de tratamiento de aguas residuales generadas por la actividad de las pistas en el aeropuerto de Cardiff. 	<ul style="list-style-type: none"> London Luton Airport llevó a cabo una evaluación del impacto económico del aeropuerto en la comunidad local y de la región que concluyó con que que el aeropuerto genera una facturación total anual de aproximadamente £1,1 mil millones. El gasto anual directo de las empresas en la economía local ronda £425 millones. Acción especial a los clientes de aeropuertos. En función de las demandas específicas de los clientes los aeropuertos han desarrollado diversas actuaciones con la finalidad de dar cumplimiento a esas demandas. Puesta en marcha durante el año 2009 de una nueva política para potenciar la lengua galesa en Cardiff Airport. Con esta política lingüística, el aeropuerto quiere ser reconocido por las partes interesadas como una organización bilingüe al servicio de pueblo de Gales. El desarrollo de un programa de ayuda para aquellos pasajeros que presentan dificultades económicas en Orlando Sanford Interational Airport. Prestación de una atención especial en todos los aeropuertos a aquellos pasajeros que presentan una movilidad reducida o que requirieren un cuidado especial.
OTRAS ACTUACIONES RELEVANTES	
<ul style="list-style-type: none"> London Luton Airport preseleccionado en el "Business in the Community East of England Regional Awards" para 2010. , los galardones más influyentes en el ámbito de la responsabilidad social corporativa en el Reino Unido. La estrategia de Compromisos con la Comunidad del London Luton Airport ha sido preseleccionada para el premio "Anglian Water Most Innovative New Program" 	

CLASA: CENTROS LOGÍSTICOS AEROPORTUARIOS S.A.
POLÍTICA RSC Y OTRAS ACTUACIONES RELEVANTES
<ul style="list-style-type: none"> Los Edificios de Servicios Generales del Centro de Carga del aeropuerto de Madrid Barajas se han convertido en espacio cardio-protégido con la instalación de cinco desfibriladores y cuentan con Planes de Autoprotección plenamente implantados. Clasa dispone, desde 2005, de su propia Política de Responsabilidad Social Corporativa en la que se reflejan los compromisos de sostenibilidad, económica medioambiental y social de la entidad. La Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios (AEVAL), dependiente del Ministerio de la Presidencia, acordó otorgar a Clasa la Certificación de Excelencia, conforme al Modelo EFQM.



Edificio de Aena en la calle Peonías número 12 de Madrid



El capital humano de Aena está formado por más de 13.000 profesionales

Nuestros empleados



La gestión de personas en Aena, tiene los siguientes objetivos fundamentales:

- Mejorar el desarrollo de las personas.
- Aumentar la motivación y satisfacción de las personas.
- Mejorar los procedimientos de administración y el control de gestión en el área de Recursos Humanos.
- Automatizar los Sistemas de Gestión de Recursos Humanos.
- Aumentar la seguridad en la Prevención de Riesgos Laborales.



El mayor activo de Aena es el capital humano, formado por más de 13.000 profesionales durante 2009, y distribuido en dos unidades de negocio: la Dirección de Aeropuertos Españoles y la Dirección de Navegación Aérea, además de las Unidades Corporativas.

La misión de la Dirección de Organización y Recursos Humanos consiste en establecer las estrategias, políticas y procedimientos de Aena en materia de Organización y Recursos Humanos para **conseguir la profesionalización y motivación de los empleados, así como su adecuación a los valores, desarrollo y objetivos de Aena**. Desde esta Dirección se ha consolidado el modelo de gestión por competencias y el sistema de gestión del desempeño, que pretende avanzar en los objetivos de modernización y flexibilización de la gestión.



En los últimos años, la Dirección de Organización y Recursos Humanos ha potenciado políticas en materia de contratación de personal, ha adoptado medidas para favorecer conciliación de la vida familiar y personal y ha llevado a cabo actuaciones encaminadas a promover la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, entre otras actuaciones dirigidas a mejorar la gestión de los Recursos Humanos.

Como hecho destacable durante el 2009, cabe mencionar la aprobación del nuevo Convenio Colectivo que tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014 y establece el marco general de relaciones entre Aena y la práctica totalidad del personal contratado laboralmente, excluidos los controladores de la circulación aérea (que disponen a su vez de convenio propio, el Convenio Colectivo Profesional de los Controladores de Circulación Aérea). De esta forma, el 99,89% de la plantilla se encuentra cubierta por un convenio colectivo.

UN NUEVO CONVENIO COLECTIVO DE AENA APROBADO EN 2009

Como principales novedades incluidas en el nuevo Convenio, destacan:

- Homogeneización de los procesos selectivos internos y externos.
- De cara al nuevo Modelo de gestión de Aena, inclusión de una cláusula de aplicación a las futuras entidades que se pudieran crear en el futuro.
- Inclusión de un Plan de Igualdad y de nuevas medidas de conciliación de la vida familiar y laboral, dentro del articulado del Convenio.

Aspectos clave:

- Durante 2009, cabe destacar como hecho relevante la negociación y firma del V Convenio Colectivo de Aena, cuya vigencia será hasta el 31 de diciembre de 2014.



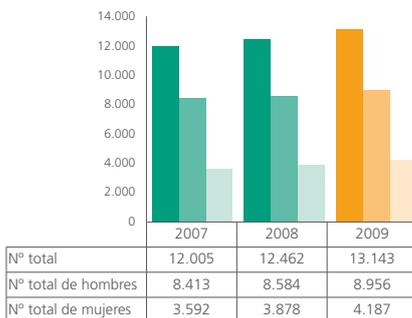
EMPLEABILIDAD, DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

Conciliando el cambio con la preservación y creación de empleo

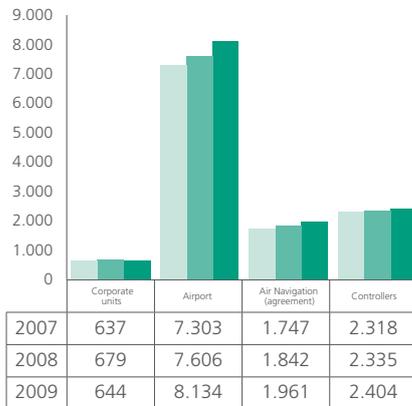
En el último trienio la plantilla de Aena ha ido creciendo paulatinamente desde los 12.000 empleados hasta superar los 13.000 a finales de 2009.

El empleo de Aena es un empleo de calidad y estable siendo mayoritariamente de carácter fijo (un 87,4% de sus empleados disponen de esta modalidad de contrato).

Empleados Aena



Distribución de la plantilla



Empleados Aena*



(* Este indicador hace referencia al nº de trabajadores que abandonaron Aena, voluntariamente o por causa de despido, jubilación o fallecimiento estando en servicio activo.

Un dato que atestigua la estabilidad y la calidad de las condiciones laborales en Aena es la edad media de sus trabajadores, que se sitúa en 43,9 años, así como la tasa de rotación media que asciende al 2,2%.

DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR SEXO. AÑO 2009

TRAMO EDAD	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
25 años o menos	95	38	133
Entre 26 y 35 años	2.012	1.005	3.017
Entre 36 y 45 años	2.928	1.698	4.626
Entre 46 y 55 años	2.183	942	3.125
56 años o mas	1.738	504	2.242
Total	8.956	4.187	13.143

Nº EMPLEADOS POR TIPO DE JORNADA. AÑO 2009

JORNADA NORMAL	JORNADA REDUCIDA
12.337	806

DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR CATEGORÍAS

	2007	2008	2009
Niveles A y B- Directivos y Titulados	1.559	1.791	1.936
Nivel C-Coordinadores	1.233	1.273	1.636
Nivel D-Técnicos	6.010	6.148	6.287
Niveles E y F- Apoyo	885	915	880
Controladores	2.318	2.335	2.404
Total	12.005	12.462	13.143

Aspecto clave:

- El 87,4% de la plantilla de Aena tiene un contrato de carácter fijo.



Promoviendo la diversidad y la igualdad de oportunidades entre los empleados

A través de la Comisión Paritaria de Promoción y Selección, (integrada por cinco representantes de Aena y un número igual de representantes de las Organizaciones Sindicales firmantes del Convenio Colectivo), se garantiza el adecuado control de los procesos de selección y el respeto de los principios de: igualdad, mérito, capacidad y publicidad para la provisión de puestos de trabajo.

PLAZAS OFERTADAS EN AENA			
	2007	2008	2009
Procesos de selección externa	223	133	51
Procesos de selección interna	106	1.161	844

Es importante resaltar, que en el V Convenio firmado en 2009 se incorporan también medidas de conciliación de la vida laboral y personal, algunas de ellas ya reguladas en el anterior Convenio Colectivo. Así, se ha seguido profundizando en ellas como consecuencia de la adaptación a la previsiones de la Ley Orgánica 3/82007, de 22 de marzo, de igualdad efectiva de mujeres y hombres. Además, como anexo, ambas partes han suscrito un Plan de Igualdad para garantizar la igualdad de trato y oportunidades, que prevé la constitución de una comisión paritaria para el desarrollo de las diferentes medidas que se adopten, así como para su seguimiento y control.

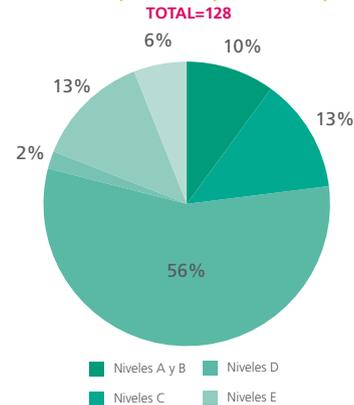
En el 2009, el número de mujeres ha aumentado hasta constituir el **31,86%** del total de los empleados, lo que supone un **incremento del 8%** respecto al año anterior.

EMPLEADOS POR COMUNIDAD AUTÓNOMA			
ANDALUCÍA	1.617	EXTREMADURA	12
ARAGÓN	123	GALICIA	433
ASTURIAS	140	LA RIOJA	32
BALEARES	1.419	MADRID	3.912
CANARIAS	1.859	MELILLA	60
CANTABRIA	105	MURCIA	88
CASTILLA-LA MANCHA	20	NAVARRA	91
CASTILLA Y LEÓN	136	PAÍS VASCO	442
CATALUÑA	1.887	VALENCIA	756
CEUTA	11		

Adicionalmente, durante el año 2010, Aena tiene previsto publicar una convocatoria de selección externa de plazas de carácter fijo de plantilla autorizadas en ofertas de empleo público, reservadas para personas

con discapacidad, en concreto 60 plazas para personas con discapacidad física y 4 plazas para personas con discapacidad psíquica.

Distribución de ocupaciones empleados discapacitados*



(*) Corresponde al nº de personas con certificado de grado de discapacidad de más del 33%

Las partes firmantes del V Convenio han suscrito un Plan de Igualdad para garantizar la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, que prevé la constitución de una comisión para el desarrollo de las diferentes medidas que se adopten

IGUALDAD SALARIAL ENTRE HOMBRES Y MUJERES

En Aena, la relación entre el salario base de los hombres con respecto al de las mujeres es de completa igualdad para todas las categorías profesionales. Los rangos salariales y la política retributiva de Aena están regulados en el nuevo Convenio Colectivo y son independientes del género del empleado, puesto que el sistema de retribuciones se estructura en función de la categoría profesional de la siguiente forma:

- Salario de nivel profesional.
- Salario de ocupación.
- Complementos de puesto de trabajo: (complemento de puesto de trabajo de dirección o estructura, nocturnidad, antigüedad, disponibilidad localizada, etc.)



Teniendo en cuenta la naturaleza de la actividad desarrollada por Aena y el ámbito geográfico en el que la desarrolla, en cumplimiento de la legislación vigente no existen actividades que impliquen que el derecho a la libertad de asociación y de acogerse a convenios colectivos puedan correr ningún riesgo. Del mismo modo, tampoco se ha detectado riesgo de incidentes de explotación infantil o de episodios de trabajo forzoso o no consentido.

Evaluación del desempeño

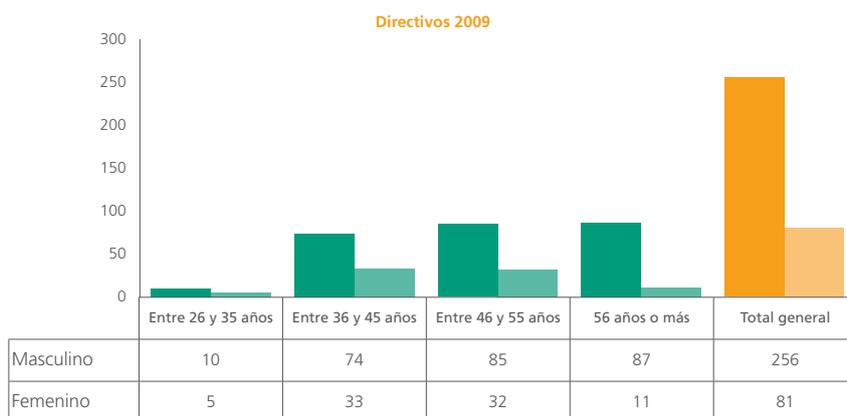
Durante el año 2009, el Sistema de Gestión del Desempeño se ha consolidado como un sistema de referencia para evaluar a todos los directivos y mandos intermedios de la organización (14,9%¹ de sus empleados), mediante criterios objetivos ligados al cumplimiento de resultados y que tiene consecuencias directas en lo referente a la retribución, el desarrollo profesional y la formación. Este sistema supone no sólo un cambio en la gestión de personas, sino también **un cambio cultural y una forma de trabajar orientada a resultados** que necesariamente origina un mayor compromiso de las personas con los objetivos de su organización.

El papel y la representación de las mujeres en puestos de responsabilidad es cada vez más significativa, las mujeres representan el 24,% en 2009 en puestos directivos, lo cual supone un aumento de más de dos puntos porcentuales respecto a 2007.

1.- En el cálculo de este indicador no se encuentran incluidos los controladores aéreos



Así, todos los mandos intermedios, puestos directivos y alta dirección de Aena perciben una parte de su salario en concepto de retribución variable, la cual está ligada al Sistema de Gestión del Desempeño, descrito en el párrafo anterior. Este Sistema diferencia los objetivos entre Objetivos de Empresa, Objetivos de Equipo y Objetivos Personales. Asimismo, conforme se incrementa el nivel de responsabilidad del puesto, mayor es el porcentaje retribución variable y mayor peso o ponderación tienen en dicha retribución variable los objetivos de Empresa, llegando al 50% en el caso de la Alta Dirección. De este modo, existe un vínculo directo entre el desempeño y los resultados de la organización y la retribución a sus máximos responsables.



Aspecto clave:

- El Sistema de Gestión de Desempeño de Aena, por el que se evalúa a todos los directivos y mandos intermedios, constituye una forma de trabajar orientada a resultados que compromete a las personas con los objetivos de la entidad.



El personal femenino de Aena representa el 24% en relación a puestos directivos

Asimismo, Aena vela por el fomento de la difusión, el conocimiento y cumplimiento del **Código de Conducta de Aena**, aprobado por el Comité de Dirección de Aena en 2008 y que tiene por objeto el establecimiento de unos principios de actuación que, de acuerdo con sus valores de referencia, la organización vela para que sean observados en la práctica cotidiana por sus Directores y Mandos intermedios.

Aena: una de las mejores empresas españolas para trabajar

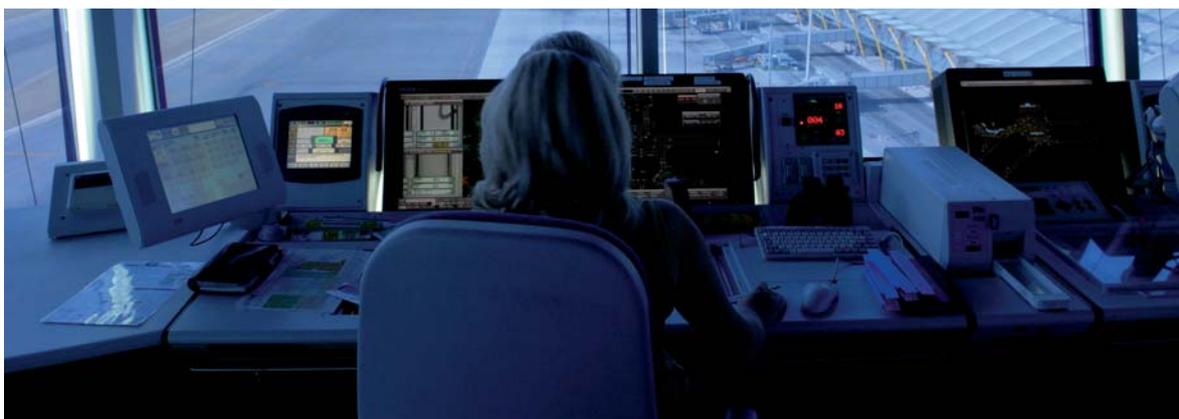
Durante el 2008, Aena participó en el estudio de la consultora CRF obteniendo la distinción de ser una de las 44 empresas TOP españolas para trabajar. En 2009, las conclusiones de un nuevo estudio de valoración de empresas, avala el resultado del año anterior.

Concretamente, Aena ha sido la número 48 de las 147 que han participado en el estudio que elabora anualmente el semanario "Actualidad Económica", a partir de un exhaustivo cuestionario de más de ochenta preguntas que suman 1.000 puntos en total, siendo la puntuación total obtenida por Aena de 753 puntos.

En esta edición, la undécima de este estudio, y en la que participa Aena por primera vez, las preguntas y el peso de cada apartado han variado con respecto a años anteriores para adaptarse a la gestión de recursos humanos en tiempos de crisis. Así, se recogen los datos y proyectos de las compañías, puntuando los siguientes criterios: gestión del talento (donde Aena consigue 170 puntos de 220), retribución y compensación (185 puntos de 220), ambiente laboral (145 puntos de 215), responsabilidad social corporativa (40 puntos de 55), formación (155 puntos de 220) e impresiones de empleados (58 puntos de 70).

El convenio colectivo recoge diferentes políticas que facilitan la conciliación de vida laboral y familiar como son la flexibilidad de horarios, reducción de la jornada laboral, permisos y licencias

En los capítulos de retribución y compensación, así como en ambiente laboral, Aena destaca especialmente por sus condiciones de trabajo y por sus beneficios sociales como son el plan de pensiones, póliza de vida y accidentes, las ayudas sociales y a la salud, y el Programa de Atención al Empleado



¿POR QUÉ PARTICIPAR EN ESTUDIOS DE VALORACIÓN DE EMPRESAS?

Los objetivos de Aena a la hora de participar en los estudios de valoración de empresas son poder compararse con las mejores empresas españolas y detectar sus puntos fuertes y sus áreas de mejora, fomentar el orgullo de pertenencia entre sus trabajadores, dando a conocer los resultados obtenidos; y por último, potenciar la imagen de Aena entre la sociedad, para convertirse en una empresa valorada y deseada por los mejores profesionales y seguir siendo líderes en el sector aeronáutico.



(PAE). Asimismo, el convenio colectivo recoge diferentes políticas que facilitan la conciliación de vida laboral y familiar como son la flexibilidad de horarios, reducción de la jornada laboral, permisos y licencias, entre otras, y la protección de las mujeres trabajadoras en caso de maternidad.

En lo que respecta a la gestión del talento en Aena, han sido valoradas en el estudio, la proyección profesional, la medición del rendimiento y la rotación no deseada, entre otras variables.

En lo referente a responsabilidad social corporativa, la estrategia de Aena recoge su firme compromiso de contribuir al desarrollo sostenible. Además, la entidad ha llegado a acuerdos con diferentes ONGs para el desarrollo de programas sociales, que favorezcan la inserción de personas con discapacidad, y en los que participan voluntariamente los trabajadores. La participación de Aena en el estudio mencionado con anterioridad, ha supuesto la oportunidad de compararse con otras empresas, valorar las políticas y proyectos en los que está inmersa y continuar mejorando en aquellos aspectos susceptibles de mejora

AUMENTANDO LA SEGURIDAD EN LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Aena tiene como objetivo permanente y prioritario mejorar las condiciones de seguridad y salud de sus trabajadores, reducir la siniestralidad laboral y potenciar una cultura preventiva en el conjunto de la empresa, con la extensión y compromisos recogidos en su Política de Prevención de Riesgos Laborales.

Para lograr los objetivos y principios de acción preventiva de dicha Política, Aena dispone del Sistema

de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales, cuyas directrices y requerimientos se encuentran recogidos en los diversos documentos que conforman el sistema: Manual de Gestión, Procedimientos e Instrucciones, y las actividades y los órganos preventivos de Aena.

Todos los asuntos generales de Seguridad y Salud de los trabajadores de Aena, como procedimientos de

Accidentes con y sin baja laboral por cada 1.000 empleados



Los datos se han calculado con el total de empleados de Aena España. En Memorias anteriores al ejercicio 2008 el cálculo de estos indicadores se realizó con el nº de empleados de la Dirección de Aeropuertos Españoles y Unidades Corporativas, no incluyendo empleados pertenecientes a Navegación Aérea.

Aspecto clave:

- En 2009 Aena proporcionó un promedio de 2,05 horas de formación en prevención de riesgos laborales por trabajador.



actuación en prevención de riesgos laborales, Política y sistema de gestión, servicios de prevención de riesgos laborales, vestuario y equipos de protección individual (EPI's), etc. se tratan y se aprueban con el consenso de los correspondientes Comités Estatales de Seguridad y Salud. Además, cualquier asunto local, como evaluaciones de riesgos, estudios, inspecciones, etc. se realiza con el conocimiento y/o participación del Comité de Seguridad y Salud local, del centro de trabajo que corresponda. A este respecto hay que señalar que los órganos de participación en materia de Riesgos Laborales (Comités Estatales y Locales de Seguridad y Salud)

están compuestos por Aena y por representantes de las Organizaciones Sindicales firmantes del Convenio Colectivo y vienen establecidos en el Convenio Colectivo, de manera que todos los trabajadores cubiertos por convenio colectivo (99,89%) se encuentran representados en los Comités de Seguridad y Salud

Con respecto al número de accidentes con y sin baja, éstos han ido disminuyendo, a lo largo del período 2007-2009, tal y como se observa en los gráficos, situándose incluso por debajo de los índices de las empresas del sector.

LA COMUNICACIÓN INTERNA: UNA HERRAMIENTA CLAVE

Aena pretende que la comunicación interna sea una herramienta para transmitir a los empleados los objetivos y estrategias de la organización y que a su vez sea una herramienta ascendente, de comunicación de los empleados con el máximo órgano de gobierno.

Se han posibilitado nuevos canales de comunicación interna como los "desayunos con el Presidente" y el boletín de noticias semanal

Con el objetivo de mejorar el diálogo con los trabajadores y la eficiencia en la comunicación interna, Aena cuenta con un abanico de canales, como el buzón

de Recursos Humanos y el portal del empleado ubicado en la Intranet, los propios responsables de Recursos Humanos de cada centro de Aena, etc. Asimismo, cabe destacar los procesos de negociación colectiva, como un importante canal de comunicación entre la organización y las organizaciones sindicales representantes de los trabajadores.

En 2009 se han sentado las bases para desarrollar, durante 2010, una serie de acciones con el fin de mejorar los cauces de comunicación interna de la organización, como la celebración de desayunos de trabajo del Presidente con los empleados, el desarrollo de un chat con el Presidente y el envío a los empleados del "News Letter" boletín semanal de noticias vía correo electrónico.





PUBLICACIONES EN EL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

El Aeropuerto de Gran Canaria edita de manera bimensual la revista 'Nuestro Aeropuerto' donde se incluyen todas las actividades llevadas a cabo en el Aeropuerto de Gran Canaria, como visitas, jornadas, estadísticas y un apartado específico de contenido ambiental, donde se incluyen iniciativas realizadas por parte del Aeropuerto para mejorar su entorno y también ideas de lo que se podría hacer de forma individual para lograr actuaciones cotidianas más sostenibles



LA FORMACIÓN: UN OBJETIVO ESTRATÉGICO EN AENA

La formación en Aena se orienta hacia la mejora del desempeño del puesto de trabajo, desarrollando los adecuados niveles de especialización y empleabilidad, facilitando la orientación hacia la promoción profesional y la adecuación a la permanente evolución tecnológica y operacional. Para ello, Aena elabora de forma anual Planes de Formación y cuenta además con el **Instituto de Aprendizaje y Desarrollo (IADA)** que proporciona una oferta de formación orientada al desarrollo profesional de las personas.

La actividad de formación, se ha coordinado dirigiendo las acciones formativas en base a las diferentes categorías de la entidad que se señalan a continuación, **habiendo recibido un 94% del personal al menos un curso de formación:**

- Directivos (Directores y Jefes de División de Aena), mandos (Jefes de Departamento de Unidades Corporativas y de la Dirección de Aeropuertos) y jefes

de sección de primer nivel de aeropuertos.

- Resto de jefes de sección y personal de Convenio de Unidades Corporativas y de la Dirección de Aeropuertos.
- Resto de personal adscrito a Navegación Aérea.

INDICADORES ASOCIADOS A FORMACIÓN EN AENA			
	2007	2008	2009
Horas de formación totales	257.230	322.225	326.883
Coste total actividades formación (millones de euros)	3,06	3,70	3,33
Nº medio de horas de formación por plantilla media (*)	28,49	34,57	33,20

(*) Este indicador se calcula dividiendo el nº total de horas de formación al año entre la plantilla media, sin contar a controladores (que realizan cursos de formación específicos) ni a jubilados parciales.

Como en ejercicios anteriores, Aena se ha beneficiado de las ayudas de la FTFE (Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo) para Planes de Formación de Demanda del año 2009. La Dirección General del



Nuestros empleados

INEM ha concedido a Aena una bonificación por importe de 1.147.879 € para este ejercicio, que se han deducido de las cuotas de Seguridad Social aportadas, lo que representa aproximadamente un 34% del gasto incurrido en formación durante este año.

Programas de gestión de habilidades y de formación continua

Desarrollar las competencias y habilidades de los empleados, de manera que mantengan su empleabilidad permitiendo a cada uno jugar un papel clave en la evolución de la empresa a la vez que se facilita su posible movilidad profesional, son los objetivos de los programas de formación que se desarrollan en Aena y que son descritos a continuación.

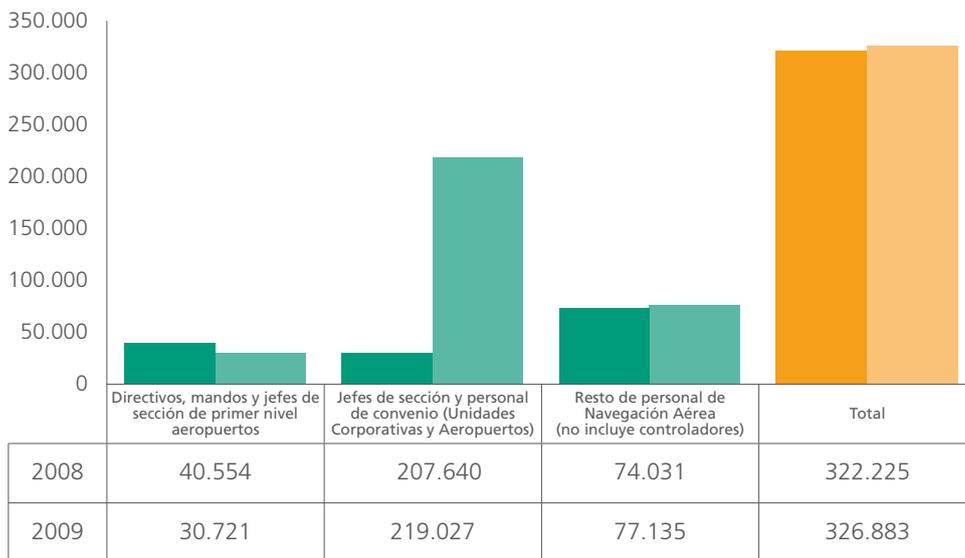
- **Cursos de habilidades:** Algunos ejemplos de cursos son: dotes de mando para coordinadores, curso de presentaciones efectivas, cursos de atención a pasajeros y usuarios de aeropuertos, cursos de habilidades en la atención telefónica, cursos de protocolo para Directores...etc.

- **Procesos de Coaching:** Es importante destacar que, adicionalmente a los cursos de habilidades, se han llevado a cabo procesos de coaching para directores y mandos intermedios.
- **Talleres de Preparación a la Jubilación:** Durante 2009 se han celebrado 3 ediciones, en las que han participado 53 empleados en edades próximas a la jubilación y jubilados parciales, con una alta valoración por parte de los asistentes. Su objetivo es dotar a aquellas personas próximas a la jubilación de recursos suficientes para una mejor adaptación al contexto que supone esta nueva etapa.

PRINCIPALES DATOS DE FORMACIÓN

El volumen total de horas de formación gestionadas ha ascendido a más de 326.000 horas, lo que supone una media de **33,2 horas** de formación por empleado. El gasto asociado directamente a actividades de formación ha ascendido a **3,3 millones de euros**.

Desglose de horas de formación



Aspecto clave:

- En 2009 Aena el 94% de los empleados recibió al menos un curso de formación, lo que supone la casi totalidad de la plantilla adscrita a las unidades de formación.



BENEFICIOS SOCIALES Y CONCILIACIÓN LABORAL

La acción social:

uno de los elementos estratégicos que deben conformar la Responsabilidad Social Corporativa

Los empleados de Aena gozan de numerosos beneficios sociales descritos en los Convenios Colectivos vigentes y en acuerdos posteriores con representantes de los trabajadores. Todos los beneficios corporativos están destinados al personal del V Convenio Colectivo de Aena, independientemente del tipo de contrato y jornada².

En Aena, existe un Área de Beneficios Corporativos y Proyectos Sociales que se encarga de desarrollar una amplia variedad de actuaciones detalladas a continuación:

- Junto con la Comisión Paritaria de Acción Social (constituida por cinco miembros de Aena y cinco miembros de organizaciones sindicales), desarrolla el Plan de Acción Social Interna que engloba las siguientes grandes áreas de actividad interna (póliza de seguro de accidentes y vida, anticipos reintegrables, actividades socio-deportivas y culturales, ayudas para la salud, estudios, etc) y realiza el seguimiento de sus actividades.
- Detecta y analiza las inquietudes y necesidades del personal del Convenio General de Aena (en relación con la salud, finanzas, cuidado de la familia...), desarrollando e implantando el Programa de Atención al Empleado.
- Define y desarrolla las actuaciones encaminadas a prevenir conductas adictivas de los empleados de Aena, proporcionándoles las herramientas y recursos necesarios para su tratamiento.
- Coordina con los mandos y representantes de los trabajadores las actuaciones y programas necesarios en materia de atención al empleado, asistencia y acción social.
- Define e implanta la estrategia de acción social externa, coordinando y gestionando los programas y proyectos sociales de Aena.

2.- Existen algunos criterios para acceder a algunos de ellos y es la antigüedad de 360 días (para el caso ayudas sociales y recepción de la revista de Aena). En el reembolso de ayudas a la salud el requisito es tener más de 90 días de antigüedad y tener continuidad en la contratación.

- Potencia la participación en proyectos externos a favor de colectivos en riesgo de exclusión social más desfavorecidos.

La gestión de la ayuda social

En este apartado se incluyen las actuaciones relativas a los beneficios corporativos que favorecen a los empleados y que en la mayoría de los casos, se recogen en el Convenio Colectivo de Aena. El objetivo es, por tanto, impulsar medidas positivas para los trabajadores y su entorno, que mejoren su bienestar personal y familiar. Estos son: el Plan anual de ayudas económicas, la gestión de anticipos reintegrables, y los seguros de vida y accidente. Durante el año 2009, se han ejecutado más de 11.000 actuaciones directas y se han contestado cientos de consultas.

- **Plan anual de ayudas económicas para trabajadores.** Este programa facilita ayudas económicas a los trabajadores según las bases acordadas en la comisión



Aspectos clave:

- Aena destaca especialmente por sus condiciones de trabajo y por sus beneficios sociales como el plan de pensiones, póliza de vida y accidentes, las ayudas sociales y a la salud, y el Programa de Atención al Empleado (PAE).



Nuestros empleados

paritaria estatal de Acción Social y en los conceptos que a continuación se presentan. En total se concedieron ayudas por un importe de 1.552.356 € frente a 1.527.446 € en 2008 y 1.326.483 € en 2007.

Durante el año 2009, se han ejecutado más de 11.000 actuaciones directas relativas a beneficios corporativos y acción social y se han contestado cientos de consultas

- **Gestión de anticipos reintegrables:** destinados a paliar situaciones económicas de contingencia grave, urgente o inaplazable para los empleados, anticipando, sin interés alguno devengado, las cantidades debidamente justificadas hasta un valor de cuatro mensualidades del salario o 6.000 € como máximo. A este respecto, en el 2009 se han gestionado 362 préstamos reintegrables, lo que supone un incremento del 41% en relación a los 256 del

BENEFICIOS SOCIALES A DESTACAR

Entre los beneficios con los que cuentan los empleados de Aena se encuentra el plan de pensiones y las ayudas sociales a la salud a las que optan todos los empleados de Aena.

En cuanto al Plan de Pensiones, durante 2009, Aena ha realizado aportaciones por valor de 6,21 millones de euros y se han pagado prestaciones por un total de 1,76 millones de euros. En total, los gastos de personal por aportaciones a compromisos laborales y otros gastos sociales han ascendido a 60 millones de euros*.

*Puede obtenerse información adicional en las notas 13 y 16 de las Cuentas Anuales Consolidadas de AENA incluidas en la Memoria Anual 2009



año anterior. Así, la cuantía total de anticipos concedidos fue de 1.551.904 € mientras que el anticipo medio concedido se estableció en 4.287 €.

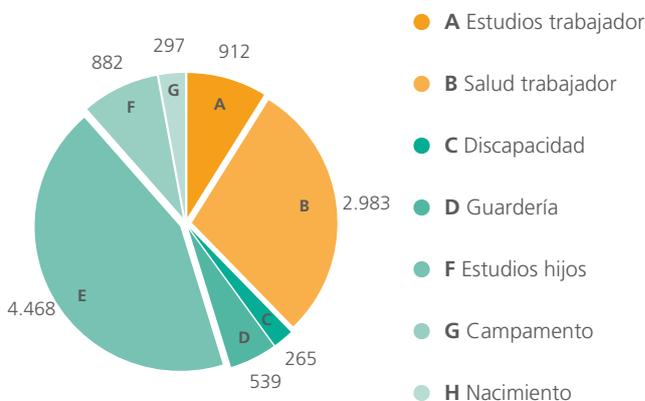
- **Tramitación de seguros de vida y accidente:** Aena, tal y como plantea el Convenio Colectivo, continúa garantizando a su personal, las mejores condiciones posibles de prestación y capital en la póliza del seguro de vida y accidente contratada para todos los trabajadores. En este sentido, las liquidaciones pagadas por el seguro en 2009 sumaron una cifra total de 1.729.780 €. Asimismo, durante ese año se mantuvieron las prestaciones de las condiciones del seguro, después del incremento del año anterior, siendo la menor indemnización de 90.000 € y la mayor 198.000 €.

Aspectos clave:

- El Plan de Acción Social continúa con los criterios de perfeccionamiento y mejora de la oferta de beneficios corporativos.
- Se mantiene el Programa de Prevención de conductas adictivas y las campañas de información y asesoramiento a los trabajadores y sus familias
- El Programa de Atención al Empleado amplía los servicios que ofrece fomentando medidas de conciliación de la vida familiar y laboral.



Número de Ayudas Sociales 2009

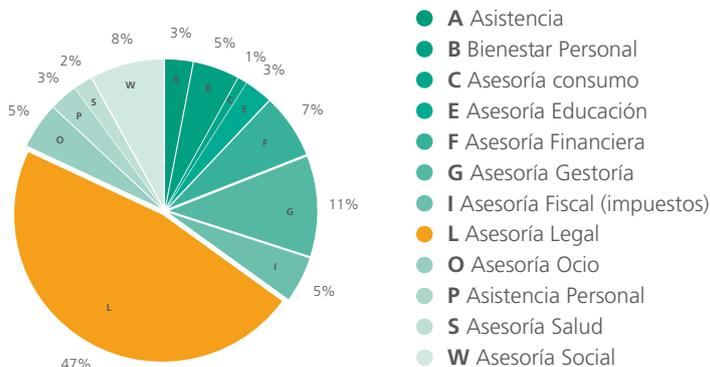


Importe total de ayudas sociales concedidas a trabajadores: 1.552.357 €

Cuantía total de anticipos concedidos: 1.551.904,1 €

Nº de préstamos reintegrables gestionados: 362

Porcentaje de servicios básicos empleados del PAE



Tratamiento de Conductas Adictivas y Apoyo Emocional

- **Tratamiento y prevención de drogodependencias y tabaquismo.** Durante el 2009 siguieron desarrollándose los Programas de Prevención y de Tratamiento de Conductas Adictivas facilitando los contactos y costeando parte del tratamiento en caso de drogodependencias. En total, se han atendido 18 casos, 5 de los cuales han seguido tratamiento en comunidades terapéuticas (régimen interno) y 13 en régimen externo.
- **Apoyo emocional y Educación para la Salud.** En el ámbito del Asesoramiento Personal, (Counselling) han utilizado el Programa 22 empleados de Aena y se han realizado 9 consultas de asesoramiento familiar. En cuanto a la distribución por sexos, utilizaron el servicio un 65% de mujeres y un 35% de hombres.

Programa de atención al empleado (PAE)

Este programa integral de ayuda para solucionar necesidades y problemas cotidianos, pretende aumentar la

conciliación de la vida familiar y laboral de los trabajadores de Aena.

Desde 2008 se lleva dando cobertura a los 13.143 trabajadores de Aena que hay a fecha 31 de diciembre de 2009. El uso de los servicios totales en 2009 fue de 2.751 (1.858 básicos y 893 complementarios), frente a los 5.438 del año anterior. Lo que supone un descenso del 48%. Esto se debe principalmente al esfuerzo dedicado este año a optimizar los recursos y orientar en la realización de servicios mediante procedimientos con ninguno o bajo coste: mediante correo ordinario, en horarios fuera de jornada laboral, etc.

A través del PAE, Aena pretende aumentar la conciliación de la vida familiar y laboral de sus trabajadores



El actual PAE, se estructura en tres conjuntos de servicios (Básicos, Complementarios y Extras) de los cuales se pueden beneficiar todos los trabajadores de Aena. Incluso, dependiendo del tipo de servicio, también pueden tener acceso algunos de sus familiares.

Se estima un retorno económico para AENA de aproximadamente 275.000 € por horas ahorradas a sus empleados, descontando las cuotas ya abonados a la empresa que gestiona el servicio.

OTROS BENEFICIOS SOCIALES PARA EL EMPLEADO

Los empleados de Aena pueden disponer desde 2009 de un acceso informativo en la Intranet de Recursos Humanos denominado "Beneficios de Entidades con Discapacidad" donde pueden encontrar los recursos que las entidades sociales con discapacidad con Convenio con Aena ofrecen a los empleados y sus familiares; destacando servicios de asesoría jurídica y elaboración de un segundo informe para solicitar prestaciones reguladas en la Ley de la Dependencia, servicio de ocio, centros de día, centros ocupacionales, centros especiales de empleo y residencias, etc. Asimismo, se está en proceso de elaborar otro acceso informativo en la Intranet para que todos los empleados de Aena tengan información de Proyectos Sociales y campañas solidarias de entidades sociales, ONGs, etc. que potencien la participación y colaboración de los empleados.

Por último, el empleado dispone de otro acceso a la Intranet con toda la información clasificada por categorías de ofertas externas de diferentes entidades comerciales del mundo de la salud, automóvil, ocio, entidades financieras, etc. que ofrecen más ventajas especiales.

PUBLICACIONES Y CURSOS DE AENA EN MATERIA DE ACCIÓN SOCIAL

De entre las publicaciones y cursos realizados, destaca la elaboración y divulgación de los siguientes materiales:

- "Información básica sobre adicciones y su repercusión en el ámbito laboral" para sensibilización de los distintos colectivos de Aena.
- "Información sobre actuaciones en caso de abuso de alcohol y drogas ilegales en el entorno laboral" sobre el abordaje de casos de consumo.
- "Prevención y tratamiento de las drogodependencias" destinada al módulo de formación de directivos.
- Además, se celebraron 4 ediciones del curso de prevención de drogodependencias en los aeropuertos de A Coruña, Fuerteventura, y dos en Gran Canaria, dirigidos a responsables, personal sanitario, delegados de prevención y representantes sindicales, con un total de 63 asistentes. Su objetivo es prevenir los trastornos adictivos en el ámbito laboral e intervenir adecuadamente en los casos de abuso de alcohol y drogas ilegales.

Por último, indicar que en 2009 se ha realizado seguimiento del convenio de colaboración firmado con "Proyecto Hombre".





La valoración de la gestión de Aena por viajeros y acompañantes sube a 3,74 sobre 5

Nuestros clientes



Uno de los valores esenciales para Aena es la atención a sus clientes y, de manera muy especial, a los pasajeros.

Para ello, Aena desarrolla sus diferentes actuaciones en calidad, recogidas en el eje estratégico "Calidad y Medio Ambiente" teniendo como principales objetivos generales:

- Mejorar la calidad de los servicios e infraestructuras
- Mejorar la imagen percibida por la sociedad y clientes



Nuestros Clientes

El aseguramiento de la calidad de los productos y servicios es hoy un factor decisivo en la subsistencia de cualquier organización. Debido a ello, Aena ha implementado un sistema normalizado de aseguramiento de la calidad, en base a las normas UNE-EN ISO 9000,

certificando los procesos que se realizan en la entidad.

A 31 de Diciembre de 2009, un total de 42 aeropuertos y un helipuerto han obtenido la certificación ISO 9001, así como todas las unidades corporativas de Aena.

CALIDAD DE SERVICIOS A CLIENTES

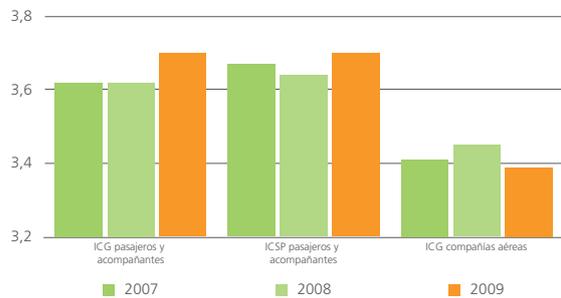
Uno de los valores esenciales para Aena es la atención a sus clientes. La calidad del servicio en los diferentes ámbitos de asistencia aeroportuaria se mide mediante el Programa de Encuestas AEqual, iniciado en 2002. Así, Aena realiza mediciones sistemáticas de los niveles de calidad percibida por el pasajero, acompañantes y las compañías aéreas, analizando los resultados obtenidos y su evolución, y actuando para mejorar la calidad de los servicios que ofrece. La periodicidad con la que se realizan estas mediciones es variable en función de las características de los aeropuertos: como mínimo se realizan anualmente y en los aeropuertos principales, trimestralmente.

INDICADORES DE CALIDAD PASAJEROS Y ACOMPAÑANTES 2009	
Servicios	Puntuación 1-5
Confort del aeropuerto	3,83
Proceso de facturación	3,80
Zona de embarque	3,83
Proceso de desembarque	3,83
Recogida de equipajes	3,67
Conexión entre vuelos	3,77
Servicio de información	3,76
Seguridad	3,70
Servicios de restauración	3,43

INDICADORES DE CALIDAD PASAJEROS Y ACOMPAÑANTES 2009	
Servicios	Puntuación 1-5
Locales comerciales	3,54
Accesos y modos de transporte	3,73

La valoración otorgada por los pasajeros y acompañantes (ICG) a la gestión aeroportuaria de Aena en 2009 es muy satisfactoria, 3,74 sobre 5, por encima de la obtenida con respecto a años anteriores. La seguridad percibida recibe una puntuación de 3,73, la cual también ha experimentado un incremento con relación a años anteriores.

Evolución de los índices de calidad general (ICG) percibida por pasajeros y acompañantes y por compañías aéreas y del índice de calidad de la seguridad percibida por pasajeros y acompañantes (ICSP) Unidades: entre 1 y 5



Aspecto clave:

- Hasta la fecha, Aenor ha concedido a Aena un total de 105 certificados en los campos de Calidad (ISO 9.001), Medio Ambiente (ISO 14.001) y reglamento EMAS.



INDICADORES DE CALIDAD DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS 2009	
Servicios	Puntuación 1-5
Instalaciones	3,36
Área de movimientos	3,33
Política medioambiental	3,34
Mantenimiento y servicios informáticos	3,45
Asistencia a pasajeros	3,49
Asistencia a los equipajes	3,45
Asistencia de operaciones de pista	3,53
Combustible	3,67

Por el contrario, el índice de calidad general percibida por compañías aéreas ha obtenido un ligero descenso, de 3,46 a 3,40 en los últimos dos años. Los aspectos que se han valorado, así como las puntuaciones obtenidas para cada uno de ellos, se puede observar en las tablas adjuntas¹.

En el ámbito de aeropuertos, Aena dispone de una Carta de Servicios tanto a pasajeros como a Compañías Aéreas, publicada en el 2008. En ellas se encuentran detallados los servicios ofrecidos en los aeropuertos de la red, así como los compromisos adquiridos por Aena y sus indicadores de calidad. También en esta Carta se detallan las diferentes formas de participación mediante la presentación de reclamaciones y sugerencias, que se utilizan por Aena para la mejora en la prestación de sus servicios.

En relación a esta carta de servicios, Aena realiza un seguimiento periódico de los indicadores que engloba, analizando su evolución y aplicando las mejoras oportunas cuando se detectan desviaciones respecto a los resultados esperados.

Por otra parte, la Dirección de Navegación Aérea de Aena tiene como objetivo mejorar día a día la calidad de

1.- Los índices de calidad general para pasajeros y acompañantes y el índice general de calidad percibida por las compañías aéreas se calcula como una media ponderada en función de la importancia de cada uno de los distintos aspectos valorados y del aeropuerto al que se refieren.



los servicios que ofrece a sus clientes y ha asumido el compromiso de la publicación y difusión de la Carta de Servicios de Navegación Aérea elaborada y aprobada en el año 2005 y actualizada en 2008. Además, durante el año 2009, se ha realizado el grueso de la implantación del sistema integrado de gestión de calidad, seguridad y medio ambiente, que afecta a la definición de la Carta de Servicios vigente en lo que a sus indicadores se refiere. Por ello, se ha abierto una nueva acción de mejora, para adecuar la definición de la carta de servicios a los nuevos requisitos del sistema de gestión.

Asimismo, Aena mide la satisfacción de los servicios ofrecidos por Navegación Aérea a través del Estudio de Calidad Percibida por los Clientes de Navegación Aérea, constituyendo esta herramienta, una base sólida para identificar áreas de mejora e implementar las acciones correspondientes.

Aena dispone de una Carta de Servicios a pasajeros, compañías aéreas y de clientes de Navegación Aérea



Nuestros Clientes

Los clientes encuestados son: aeropuertos, operadores, pilotos comerciales, pilotos de aviación general y clientes internos.

A partir de las encuestas realizadas, en el marco del citado estudio, se determina el Nivel de Calidad Percibida (Índice NCP) por los clientes internos y externos de Navegación Aérea, que en los tres últimos años se ha mantenido relativamente constante en valores comprendidos entre 65 y 70 puntos sobre 100. A continuación se presenta el índice de calidad percibida por los clientes, correspondiente al año 2009, de manera desglosada por aspectos, siendo el **valor del índice global de 66,35**.

INDICADORES DE CALIDAD PERCIBIDA POR LOS CLIENTES DE AENA DURANTE EL 2009 DESGLOSADO POR ASPECTOS			
Aspectos	Nº/1.000.000 pasajeros		
Percepción global de Navegación Aérea	65,62		
Comunicación	65,26		
Sistemas, instalaciones y mantenimiento	65,64		
Información aeronáutica	71,25		
Tránsito aéreo	61,74		

ÍNDICE DE CALIDAD GLOBAL PERCIBIDA POR LOS CLIENTES DE NA (Nº/1.000.000 PASAJEROS)			
	2007	2008	2009
Valoración global	67	67,09	66,35

CALIDAD, SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE EN NAVEGACIÓN AÉREA

Pionera en la integración de los sistemas de gestión

La Dirección de Calidad, Seguridad y Certificación de Navegación Aérea ha implantando un sistema integrado que permita seguir cumpliendo con el compromiso de excelencia en la prestación de los servicios de navegación aérea y, a su vez, aportar nuevos beneficios. Hasta la fecha, se han ido implantando de forma separada sistemas de gestión ambiental (según la norma ISO 14.001) y de calidad (conforme a ISO 9.001). Igualmente, de acuerdo a los requisitos comunes que establece la iniciativa del Cielo Único Europeo (SES) y la Ley de Seguridad Aérea española, se ha llevado a cabo la implantación de sistemas de seguridad operacional siguiendo la actual normativa ESARR 3 y de seguridad física. El objetivo es seguir trabajando en la mejora de la satisfacción del cliente, en la reducción del impacto ambiental y en garantizar la máxima seguridad en las actividades de navegación aérea; ahora bien, agilizando los procesos, reduciendo los procedimientos, la documentación y los registros, disminuyendo costes a través de la simplificación del proceso de auditoría externa, eliminando la duplicidad de los sistemas y aprovechando sinergias que permitirán ahorrar en recursos y tiempo. De hecho, hasta ahora, cada una de las direcciones regionales de Navegación Aérea y Servicios Centrales posee su propio certificado de medio ambiente. Con la implantación del sistema integrado, esas seis certificaciones quedarán reducidas a una única y habrá una uniformidad de procedimientos para toda la Dirección de Navegación Aérea.

Derechos de los pasajeros

Como se ha mencionado anteriormente, uno de los valores esenciales para Aena es la atención a sus clientes y, de manera muy especial a los pasajeros, los cuales adquieren derechos desde el momento que acceden a un aeropuerto hasta que llegan a su punto de destino. Para garantizar estos derechos, las compañías aéreas españolas y Aena, para su red de aeropuertos, han firmado voluntariamente los Compromisos de Servicio a los Pasajeros que fueron desarrollados por Asociaciones de Compañías Aéreas, de Aeropuertos y de Consumidores y Usuarios Europeos.

Estos Compromisos establecen criterios y principios generales que más adelante han sido desarrollados

individualmente por cada compañía aérea y aeropuerto.

El texto íntegro de estos compromisos se puede obtener en la web de la Dirección General de Aviación civil: www.mfom.es/aviacioncivil y en la web de Aena: www.aena.es.

Atención al cliente

Aena quiere que el paso de sus clientes por nuestros aeropuertos, y en especial de los pasajeros, sea una experiencia lo más agradable posible. Para conseguirlo, en Aena se trabaja para lograr que las gestiones



LA UE PUBLICA UN DECÁLOGO PARA VIAJEROS

La Comisión Europea ha publicado un decálogo que contiene los principales derechos y algunas recomendaciones para pasajeros de avión y ferrocarril. En el caso de los aeropuertos son de aplicación los siguientes:

1. Los viajeros cuyo vuelo se anule sin aviso previo o se retrase más de cinco horas podrán reclamar la devolución de los costes o reclamar un nuevo vuelo.
2. En caso de anulación o retraso, los viajeros tendrán derecho a recibir atención así como, en algunos casos, a recibir una compensación. La compañía de vuelo debe informar de sus derechos a los pasajeros.
3. Si el equipaje resulta extraviado o dañado, los pasajeros podrán recibir una compensación de hasta 1.223 euros.
4. En el caso de las reservas realizadas por Internet, las compañías aéreas deben mostrar el precio final de los vuelos de forma clara. Deberán especificar claramente las tasas de vuelo aeroportuarias.
5. Los pasajeros sólo podrán transportar una cantidad limitada de líquidos en el equipaje de mano. Se permite portar un máximo de 100 mililitros de líquido en cada botella, tubo o frasco.
6. Antes de comprar sus billetes de vuelo para fuera de Europa, los viajeros deben comprobar si la compañía de vuelo se encuentra en la "lista negra" de la UE.
7. Las personas discapacitadas y con movilidad reducida deben tener un acceso libre de barreras a aviones y trenes. Además, recibirán una atención especial antes, durante y después del vuelo o del viaje en tren. En caso de desplazamientos en avión, se recomienda avisar a la aerolínea con al menos 48 horas de antelación.
8. Los viajeros que contraten paquetes vacacionales deben comprobar que el precio y todas las informaciones están claramente especificadas.
9. Uno de cada cuatro accidentes están relacionados con el consumo de alcohol y drogas. Los turistas no deben viajar bajo las influencias de esas sustancias.

en el aeropuerto sean ágiles y cómodas, tanto en la facturación como en los controles de policía y de aduanas, y en las áreas de embarque. Para ello, se estudia continuamente la mejora de los procedimientos con las compañías aéreas, empresas de handling y fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado. En línea con los principales aeropuertos europeos, Aena está realizando importantes esfuerzos por reforzar los controles de seguridad en los aeropuertos españoles para que el viaje de nuestros clientes sea lo más seguro posible, tratando a la vez de evitar y minimizar las demoras o molestias que puedan producirse debidos a esta circunstancia.

Adicionalmente, y tal y como se detalla más adelante, todos los pasajeros tienen derechos adquiridos desde el momento en que acceden al aeropuerto hasta que llegan a su punto de destino. Para garantizar que estos derechos se cumplan y proporcionar a los pasajeros toda la información que requieran, así como para responder a sus dudas, comentarios, sugerencias, etc, Aena cuenta con mostradores de información y personal disponible para atender a los pasajeros de sus aeropuertos.





Nuestros Clientes

INSTALACIÓN Y PUESTA A PUNTO DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES INALÁMBRICAS EN 24 AEROPUERTOS

Los viajeros que dispongan de PDA u ordenador portátil equipados con tecnología Wi-Fi, pueden acceder a Internet sin cables en 24 de los aeropuertos de Aena, gracias al proyecto "llave en mano" contratado durante el 2009, el cual contempla una avanzada solución de red WiFi centralizada, que cuenta con los máximos niveles de estabilidad, seguridad, disponibilidad y rendimiento en sus más de 1.400 Puntos de Acceso.



INFOVUELOS: INFORMACIÓN DE VUELOS EN TIEMPO REAL

Aena posee un servicio de información que permite consultar los horarios a tiempo real en sus aeropuertos. El servicio proporciona información sobre los vuelos programados desde **2 horas antes a 24 horas después del vuelo.**

Este servicio no sólo está disponible en la página web de Aena: www.aena.es sino que además se puede consultar la información de vuelos a tiempo real, a través del teléfono móvil, a través de un navegador WAP, o desde una PDA.

ADMINISTRACIÓN ELECTRÓNICA DE AENA

La Administración Electrónica es el conjunto de soluciones que permite a los ciudadanos poder relacionarse con las Administraciones Públicas a través de medios electrónicos. Así, Aena, como Entidad Pública Empresarial, y Organismo Público dependiente de la Administración General del Estado, concretamente del Ministerio de Fomento se encuentra dentro del alcance de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de Acceso Electrónico de los Ciudadanos a los Servicios Públicos, que garantiza el derecho de los ciudadanos a relacionarse con las Administraciones Públicas por medios electrónicos y hace necesario plantear un nuevo modelo de relación entre los ciudadanos y las Administraciones.

De esta forma, Aena en noviembre del 2009, puso a disposición del ciudadano un servicio electrónico para la tramitación de los procedimientos administrativos de derecho público. Las aplicaciones y sistemas de información, garantizan la tramitación ordenada de los expedientes y facilitan la simplificación y la publicidad de los procedimientos, de tal modo que permiten al ciudadano, de forma sencilla, acceder a la información y servicios de su competencia, presentar solicitudes y recursos, realizar el trámite de audiencia cuando proceda, efectuar pagos o acceder a las notificaciones y comunicaciones que les remita Aena.

Así, la sede electrónica se plantea como un espacio de relación con todos los ciudadanos, agrupados en base a los correspondientes grupos de interés, para la tramitación de los procedimientos administrativos de derecho público:

- **Ciudadanos:** ofertas de empleo público, información medioambiental, expedientes de aislamiento acústico, publicaciones de información aeronáutica, etc.
- **Pasajeros y acompañantes:** información y servicios a pasajeros o acompañantes que hacen uso de las instalaciones aeroportuarias, entre ellos la solicitud de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR).
- **Operadores, compañías aéreas, clientes comerciales y otros:** tarjetas de seguridad, permisos de circulación en plataforma, información aeronáutica, gestión de tasas aeroportuarias y solicitud de slots.
- **Empresas y proveedores:** licitaciones públicas, información ambiental, solicitud de tarjetas de seguridad y gestión de tasas aeroportuarias.

En este mismo servicio de Administración Electrónica, Aena facilita un **Sistema de Reclamaciones, Quejas y Sugerencias** a través del cual sus clientes, podrán sugerir mejoras o informar de cualquier insatisfacción percibida en relación con las actividades y servicios desarrollados por Aena.



LA WEB DE AENA, DISTINGUIDA ENTRE LAS 20 MEJORES DE DOMINIO.ES

La web de Aena ha sido reconocida como una de las veinte mejores páginas bajo dominio “.es” por la entidad pública empresarial Red.es, adscrita al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, con motivo del veinte aniversario de los dominios “.es”.

La web de Aena es un macro-sistema de publicación de contenidos en Internet que integra toda la información y servicios web de las direcciones de la entidad y en la actualidad es un referente mundial en cuanto a la calidad y volumen de información disponible para todos los agentes implicados en el transporte aéreo.

Con más de 16 millones de visitas en los últimos doce meses, la web de Aena, ocupa una posición de liderazgo destacado en todos los indicadores de tráfico, por delante de los sitios web de los aeropuertos más importantes del mundo y de entidades de gestión similares a Aena. Es una herramienta estratégica de comunicación a través de la cual los usuarios pueden acceder a un gran número de contenidos y servicios, como la información en tiempo real de vuelos con origen o destino España, las estadísticas de tráfico de pasajeros, operaciones y carga, el servicio de información aeronáutica (AIS), la contratación de obras, suministros y servicios, la contratación comercial, la oferta de empleo público o el servicio de atención a personas con movilidad reducida (PMR).

ESPACIOS DE OCIO EN LOS AEROPUERTOS

Los aeropuertos españoles son, cada vez más, foros que concentran una creciente actividad económica y donde confluye un gran número de empresas y personas con un objetivo primordial: hacer más agradable el viaje de los pasajeros.

Así, la actividad comercial en los aeropuertos enriquece la experiencia del pasajero, al que se le ofrece no sólo una opción de transporte sino también la posibilidad de tomarse un café, realizar sus compras, disfrutar de su ocio o, si lo desea, seguir trabajando dentro del recinto aeroportuario.

Con 47 aeropuertos en toda España, que reciben más de 180 millones de pasajeros al año, y un público con tiempo para recorrer las zonas comerciales, estos espacios son un agradable entorno donde realizar sus compras.

En un intento constante de adecuar la oferta a la demanda, los criterios de la Dirección de Espacios y Servicios Comerciales son claros: establecer conceptos comerciales innovadores y atractivos en cada línea de negocio, diseñar el conjunto de actividades y su distribución espacial, crear ambientes agradables e identificar a los líderes de cada especialidad para prestar un servicio de calidad.

Desde Aena, la contratación de estas concesiones, se rige en base a los criterios de sostenibilidad que

aplica la organización en su actividad, especialmente en base al cumplimiento de la normativa medioambiental y, en particular, en lo que se refiere a la gestión de residuos derivados de los productos y servicios comerciales ofrecidos (ver apartado Proveedores en este mismo capítulo).



Aena establece conceptos comerciales innovadores y atractivos en cada línea de negocio



Nuestros Clientes

Así, por ejemplo en relación a los servicios de restauración, Aena exige contractualmente a sus concesionarios, la garantía de ofrecer comidas especiales en los casos que así lo requieran los usuarios, por razones de salud, como

menús para celíacos y para bebés. Otro detalle a destacar es la introducción paulatina por parte de los operadores comerciales de bolsas biodegradables de fécula de patata, como es el caso de las tiendas de Aldeasa.

LAS TIENDAS DEL AEROPUERTO FOMENTAN LA LECTURA CON REGALOS Y DESCUENTOS EN LA SEMANA DEL LIBRO

Los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Bilbao, Menorca, Palma de Mallorca, Tenerife Sur y Zaragoza contaron con la colaboración de Las Tiendas del Aeropuerto y de los concesionarios para celebrar la Semana del Libro desde el 20 al 26 de abril. A través de diferentes acciones dirigidas a los usuarios y clientes, los aeropuertos se han unido a este homenaje anual al mundo de la palabra escrita y han fomentado la lectura con regalos y descuentos especiales. Durante los siete días que duró el evento, las Tiendas del Aeropuerto obsequiaron a sus clientes con marcapáginas, repartiendo un total de 275.000 puntos de lectura. Además, el día 23, el Día del Libro, las librerías aplicaron descuentos en todas las compras y regalaron a sus clientes ejemplares de "El libro en blanco", una agenda con las páginas en blanco con el título "Escribe tu historia...". En total, los puntos de venta entregaron 30.000 agendas. Asimismo, el aeropuerto de Jerez se sumó a la celebración como entidad colaboradora de la Asociación de Editores de Andalucía que, bajo el patrocinio de la Consejería de Cultura, promociona la lectura desde hace diez años. Se regalaron marcapáginas, pegatinas y dípticos, además de 2.000 ejemplares del libro que recoge los textos premiados en la séptima edición del certamen Narrativa de Jóvenes Autores.

ATENCIÓN SANITARIA EN AEROPUERTOS

En todos los aeropuertos de Aena existe un servicio de asistencia sanitaria cuyas características dependen del volumen de tráfico del aeropuerto. En julio de 2007, Aena aprobó la Política de Asistencia Sanitaria en los Aeropuertos Españoles en la que se establece que la asistencia sanitaria a prestar en sus aeropuertos es la

de primeros auxilios a pasajeros, tripulaciones, personal de Aena, personal de compañías aéreas y otras empresas establecidas en los aeropuertos, así como a cualquier usuario del aeropuerto que pudiera necesitar de estos servicios y, en su caso, coordinar su evacuación a un centro médico.

LOS 65 PUNTOS DE RESCATE CARDIACO CONVIERTEN BARAJAS EN UN AEROPUERTO CARDIOPROTEGIDO

El aeropuerto de Barajas cuenta con 65 puntos de rescate cardiaco para auxiliar a los usuarios y ofrecer los mejores servicios de atención en sus instalaciones. Así se convierte en un aeropuerto cardioprotegido, dentro del plan nacional de Aena. Los puntos de rescate se han instalado a lo largo de las cuatro terminales madrileñas y sirven de soporte para los desfibriladores, a la vez que facilitan los primeros eslabones de la cadena de supervivencia hasta que llegan los servicios médicos de urgencia, que en todos los aeropuertos cuentan con equipos de desfibrilación. Las columnas donde están instalados estos sistemas son accesibles a través de un dispositivo para el personal no sanitario autorizado que voluntariamente haya realizado un curso básico de formación; en total, más de 300 personas que pertenecen a Aena, concesionarios, compañías aéreas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que prestan sus servicios en Madrid-Barajas. Está previsto que 43 aeropuertos cuenten con desfibriladores en las zonas públicas de los terminales.

Desfibriladores de uso sencillo

Estos aparatos cuentan con un sistema de análisis que examina el ritmo cardiaco del paciente y determina la necesidad de aplicar o no una descarga. Además, cada desfibrilador va indicando los pasos a seguir, por lo que la sencillez de su uso hace que el personal no médico pueda manejarlo con seguridad y eficacia.



ACCESO A COLECTIVOS ESPECIALES

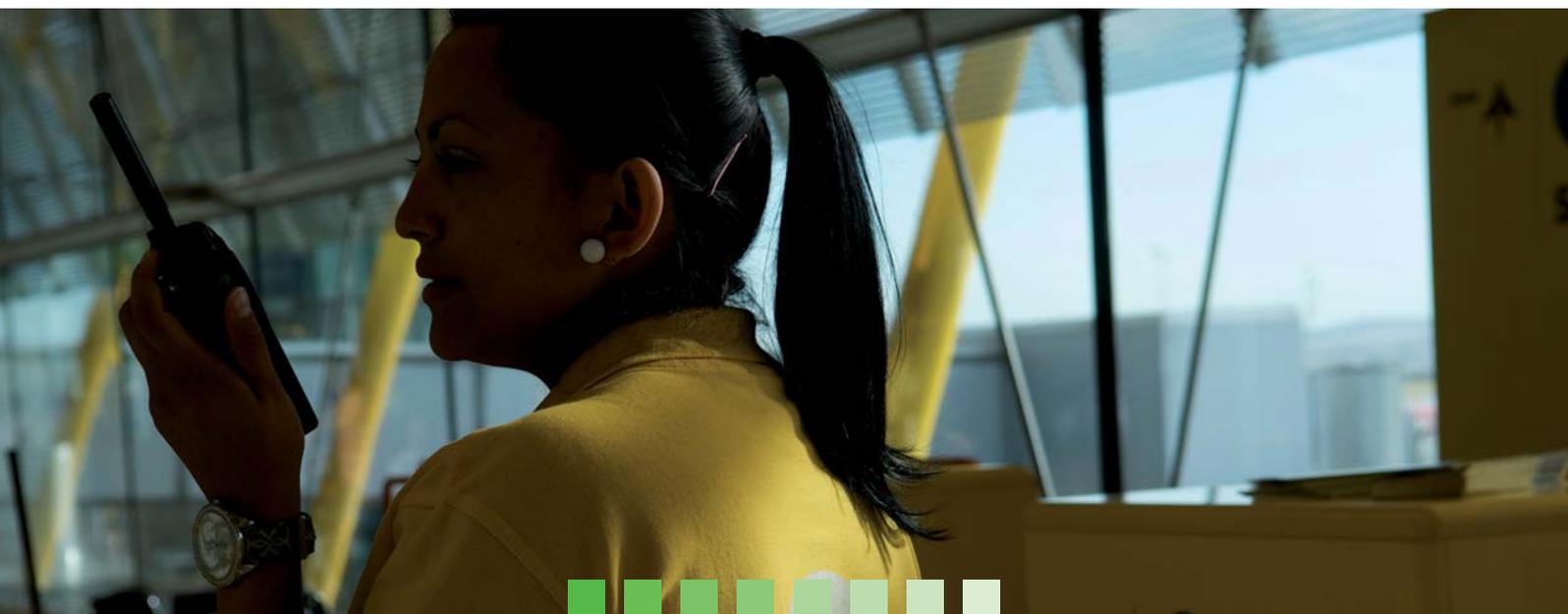
El pasajero con movilidad reducida es aquella persona cuya movilidad esté limitada a efectos de la utilización de un medio de transporte debido a cualquier discapacidad física (sensorial o de locomoción, permanente o temporal) o mental, a su edad o a cualquier otra causa que le haga requerir de una atención especial así como de la adaptación a sus necesidades de los servicios que se ponen a disposición de todos los pasajeros.

Puesta en marcha de la nueva normativa comunitaria sobre los derechos de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo

A este respecto, y en cumplimiento del Reglamento (CE) 1107/2006 del Parlamento Europeo, se puso en marcha a partir del 26 de julio de 2008 en todos los aeropuertos europeos un servicio de atención a los pasajeros con movilidad reducida.

El reglamento recoge, entre otros aspectos, la responsabilidad de los gestores aeroportuarios en la atención en los aeropuertos a las personas con movilidad reducida. Este hecho supone un cambio radical con respecto al modelo anterior, en el que las compañías aéreas asumían la responsabilidad de la prestación de este servicio a través de las compañías de asistencia en tierra.

Esta medida comunitaria supone un gran avance social para las personas con discapacidad y por esta razón, desde Aena se ha realizado un gran esfuerzo para hacer posible la prestación de un servicio de calidad conforme al reglamento y se han dispuesto todos los recursos económicos, materiales y humanos necesarios para hacer posible que en todos los aeropuertos españoles se garantice que cualquier persona pueda disfrutar del transporte aéreo entre cualquier punto de la geografía europea, sea cual sea su discapacidad.



Aspecto clave:

- A finales de 2009 el número de asistencias a personas con movilidad reducida ha ascendido a 1,12 millones.



Asistencia y puntos de encuentro

En los aeropuertos de Aena existen **puntos de encuentro** debidamente señalizados, en los que las personas con discapacidad o movilidad reducida pueden, sin dificultad, anunciar su llegada al aeropuerto y solicitar asistencia.

En los aeropuertos de Aena existen puntos de encuentro debidamente señalizados, en los que las personas con discapacidad o movilidad reducida pueden, sin dificultad, anunciar su llegada y solicitar asistencia

De manera genérica, el servicio o asistencia a PMR en los aeropuertos de la red de Aena, que puede solicitarse a través de la página web (www.aena.es) o a través del teléfono del Servicio de Información y Atención Telefónica (902 404 704), consiste fundamentalmente en:

- **En el aeropuerto de salida:** recogida en el punto de encuentro de la persona y ayuda con su equipaje de mano, y acompañamiento al mostrador de facturación, asistencia en los trámites necesarios para facturar, acompañamiento hacia la zona

de embarque, pasando los controles requeridos (seguridad, aduanas, etc.); embarque en el avión y desplazamiento hasta el asiento designado en el mismo.

- **En el aeropuerto de llegada:** ayuda con el equipaje de mano, desplazamiento desde el asiento hasta la puerta del avión y desembarque; desplazamiento hacia la sala de equipajes, pasando los controles necesarios, y desde aquí, desplazamiento hasta un punto de encuentro en el aeropuerto de destino (si éste se encuentra en un Estado miembro de la Unión Europea).
- **En los tránsitos/conexiones:** se prestará la asistencia necesaria para realizar con éxito el tránsito o la conexión, incluyendo, si procede, maniobras de embarque, desembarque, traslados por la terminal, etc.

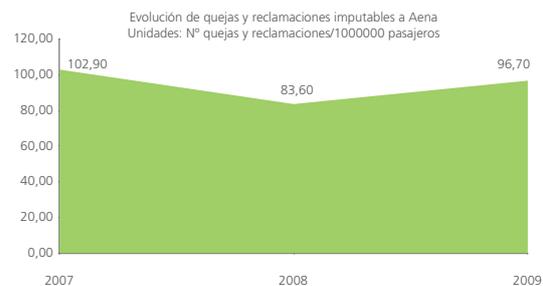
Si la persona atendida considerase que no ha recibido el trato adecuado durante la asistencia prestada por Aena en el aeropuerto, y desea poner una reclamación o hacer cualquier sugerencia por correo electrónico, puede dirigirse a la dirección: sinbarreras@aena.es o hacer uso de las hojas de reclamaciones de Aena, que encontrará en los mostradores de información de los aeropuertos.

LA ATENCIÓN A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA: UNA PRIORIDAD PARA AENA

Durante su primer año de funcionamiento, el servicio de atención a personas con movilidad reducida de Aena, ha atendido a más de un millón de pasajeros, concentrándose casi el 80% en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Alicante y Tenerife Sur. Además se han realizado unas 250.000 encuestas sobre este servicio con una valoración media de 9,4 puntos sobre 10.

RECLAMACIONES, QUEJAS Y SUGERENCIAS

Aena valora las reclamaciones, quejas y sugerencias de sus usuarios como un mecanismo eficaz para identificar aspectos de mejora en los servicios que ofrece. Existen hojas de reclamaciones y tarjetas de sugerencias de Aena a disposición de todos los usuarios de los aeropuertos en los mostradores de información. Cada aeropuerto se encarga de distribuir las reclamaciones y sugerencias, tras lo cual se informa al cliente, de las acciones llevadas a cabo a partir de esa reclamación o sugerencia. En un plazo no superior a 21 días, Aena aplica el mismo tratamiento a las quejas y sugerencias



que se reciben por otros medios (carta, teléfono, fax o correo electrónico). El tiempo de respuesta global



a estas entradas recibidas en Aena, ha sido siempre muy inferior al comprometido y en el último trienio se ha reducido casi a la mitad, pues ha pasado de 5,45 días en el año 2007 a 2,26 días en 2009.

ASPECTOS	2009	
	Nº /1.000.000 pasajeros	Tiempo de respuesta (días)
Handling	29,2	1,8
Gestión aeroportuaria	54,6	3,2
Servicios comerciales	12,9	2,4

Para que la reclamación, queja o sugerencia sea más efectiva existe un canal adecuado a cada servicio:

- Servicios que presta el aeropuerto: gestión aeroportuaria y servicios comerciales
- Servicios prestados por los operadores de asistencia en tierra (handling).

A partir de la revisión del número de entradas recibidas a lo largo del año, se pone de manifiesto que las mayores incidencias relativas a la gestión aeroportuaria se registraron en el mes de diciembre, mientras que las relacionadas con handling y los servicios comerciales se sucedieron durante el mes de enero y agosto respectivamente.

Gestión aeroportuaria y servicios comerciales:

Para quejas y sugerencias de estos servicios, los canales utilizados son:

- Hojas de reclamaciones disponibles en los puntos de información de Aena
- "Buzón del pasajero" en la dirección clientes@aena.es.
- Direcciones específicas que cada aeropuerto concreto establece al efecto.

En el ámbito de gestión aeroportuaria y servicios comerciales, las reclamaciones, quejas y sugerencias, disminuyeron en valores absolutos un 1,9% pero teniendo en cuenta su indicador relativo por millón de pasajeros, aumentaron un 6,6%, debido a la disminución del tráfico aéreo durante el 2009 en un 8,1%.

En el área particular de **gestión aeroportuaria** se incrementaron (6 % respecto al 2008) las quejas sobre los sistemas de información (atención telefónica e información de pantallas y paneles) en la categoría de daños y robos, y la categoría de varios (retirada de vehículo por grúa, reclamaciones anuladas y otras). En este último caso, el aumento de las quejas de gestión aeroportuaria, en relación con los aparcamientos, fue originado por las obras que se han realizado en algunos de los aeropuertos de Aena, mientras que el incremento del número de quejas recibidas en el año 2009 en relación con el Servicio de Información Telefónica de Aena, se debe principalmente a los diversos incidentes no previstos ocurridos a lo largo del año que han afectado al tráfico aéreo (nevadas, suspensión de operaciones de la compañía Air Comet, etc.), produciéndose en determinados momentos un aumento considerable del número de llamadas, con la consiguiente saturación de las líneas. Actualmente, se encuentra en fase de presentación de ofertas un nuevo expediente en el que se contemplan niveles de calidad y penalizaciones más exigentes así como planes de contingencia específicos para asegurar la calidad y disponibilidad del servicio en todo momento.

En lo que respecta a **servicios comerciales** el ligero aumento de las quejas recibidas (un 9,3 % respecto al 2008) es debido principalmente a la categoría máquinas expendedoras y daños a vehículos.

Reclamaciones de handling:

Para las quejas sobre los servicios de facturación y entrega de equipajes y las operaciones de embarque y



Nuestros Clientes

desembarque de pasajeros, el cliente debe dirigirse a las oficinas del operador handling en el aeropuerto y solicitar las hojas de reclamaciones.

Así, las **reclamaciones de handling** han aumentado en 2009 (43,8 % en relación al 2008) debido sobre todo a las categorías "trato del personal de handling" y "trámites aeroportuarios/documentación", siendo su

incremento consecuencia de los cambios que han introducido las compañías aéreas en la facturación y el embarque. Hay que señalar sin embargo, que Aena no tiene capacidad de actuación en los acuerdos privados entre las compañías aéreas y los agentes handling. Por esta razón, se informa periódicamente a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de las quejas recibidas a este respecto.

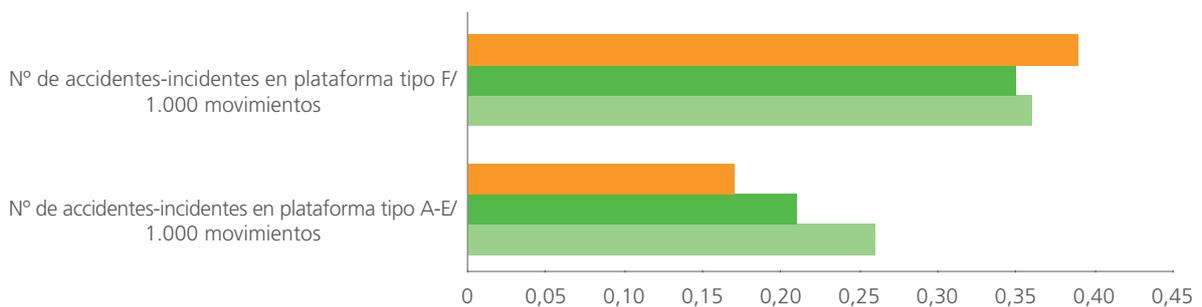
SEGURIDAD

Aena, como proveedor civil de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) en España, es responsable de la gestión segura, ordenada, fluida y eficiente del tránsito aéreo. En coherencia con esta responsabilidad, la Dirección de Navegación Aérea ha adquirido un compromiso máximo con la seguridad, expresado explícitamente a través de su Política de Seguridad. Los accidentes - incidentes que se producen en los aeropuertos son una de las causas principales que contribuye a la pérdida de regularidad en los vuelos.

En el lado aire de los aeropuertos, es en la plataforma de estacionamiento de aeronaves donde se llevan a cabo gran número de actividades complejas como son repostaje, movimiento de vehículos, personas y aeronaves, actividades de mantenimiento y otras funciones operacionales que tienen una importancia vital para la seguridad de la aeronave durante el vuelo subsiguiente. Debido a ello, en el ámbito internacional, se emplea



un método para determinar específicamente el nivel de seguridad en plataforma, para lo cual se calcula el Índice de Incidentes ACI (Airports Council Internacional). Dicho índice se define como el número de incidentes/accidentes en plataforma por cada 1.000 operaciones.



	Nº de accidentes-incidentes en plataforma tipo A-E/1.000 movimientos	Nº de accidentes-incidentes en plataforma tipo F/1.000 movimientos
2009	0,17	0,39
2008	0,21	0,35
2007	0,26	0,36



Siguiendo las recomendaciones de ACI, los incidentes en plataforma se clasifican en seis categorías: A y B (se refieren a incidentes que causan daños a aeronaves), C, D y E (relativas a incidentes que causan daños a vehículos o instalaciones aeroportuarias) y F (para fugas y derrames). Tal y como se aprecia en los gráficos adjuntos, el índice referente a accidentes-incidentes tipo F ha aumentado en 2009, mientras que el correspondiente a accidentes-incidentes tipo A-E ha disminuido significativamente pasando de 0,21 a 0,17.

Aena, y en este sentido el Plan General de Seguridad, desarrolla todos los aspectos de la seguridad en sus instalaciones, actividades y servicios abordando la mejora de la seguridad integral en sus tres facetas:

- Seguridad Operacional y de Autoprotección (Safety)
- Protección de Personas y Bienes (Security)
- Prevención de Riesgos Laborales (Ver capítulo *Nuestros Empleados*)

En lo referente a la **Seguridad Operacional y de Autoprotección (Safety)**, cabe resaltar, que dentro del proceso de Certificación de Aeropuertos, a lo largo del 2009 se ha continuado con la definición e implantación en cada aeropuerto del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO). Este sistema se ocupa de las actividades que permiten el funcionamiento aeronáutico del aeropuerto y consiste en un sistema específico para cada centro que define la estructura, responsabilidades y procedimientos que se aplican en materia de seguridad operacional. Dicha tarea finalizará en 2010, de forma que todos los aeropuertos, grandes y medianos, dispondrán a finales de ese año de un SGSO definido o implantado.

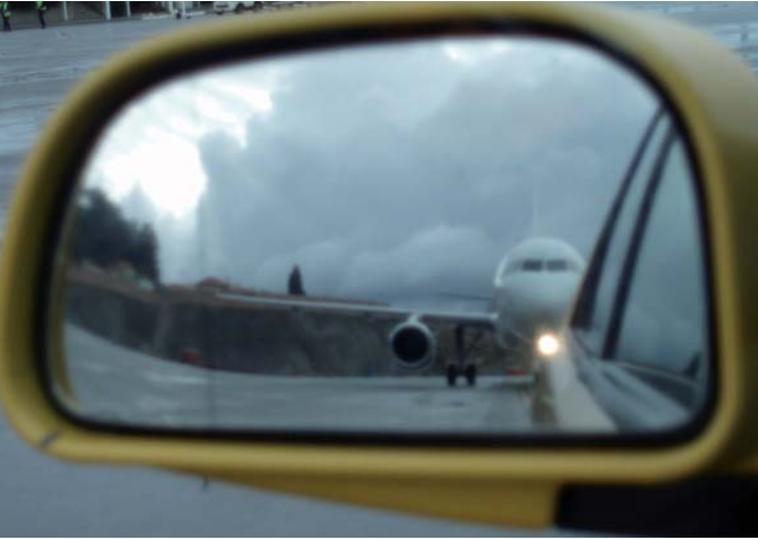


Adicionalmente, se han realizado importantes avances en el área de seguridad operacional en materia de formación habiéndose impartido el curso *on-line* CBT (*Computer Based Training*) de seguridad operacional a 1.212 alumnos. Diversos manuales están siendo creados o actualizados en este sentido: elaboración del borrador del documento sobre "best practices" en la difusión de información de seguridad, revisión del "Manual de Actuación en caso de Emergencia" y elaboración del borrador del "Protocolo de actuación de NA en caso de accidente o incidente grave".

Asimismo, para la mejora de los mecanismos de divulgación de la seguridad operacional, cabe destacar la publicación de la nueva revista: "+Seguridad en Navegación Aérea" la cual tuvo dos ediciones durante el 2009 así como el desarrollo de una página dedicada a la Seguridad Operacional en Internav (el portal web interno de Navegación Aérea).

I ENCUENTRO DE SEGURIDAD OPERACIONAL AEROPORTUARIA

"La seguridad Operacional Aeroportuaria" ha sido el tema estrella del I encuentro del sector aeronáutico, organizado en Madrid el pasado día 23 de septiembre por Unidad Editorial. El presidente de Aena, Juan Ignacio Lema, intervino con una conferencia sobre la nueva adecuación en materia de seguridad aeroportuaria en los aeropuertos españoles. En ella afirmó que Aena invertirá 232 millones de euros hasta 2013 para la adaptación de algunos aeropuertos a los nuevos requerimientos de seguridad operacional recogidos en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo. En él se recogen las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos competencia del Estado. "La seguridad operacional, en la que desde 2004 hemos invertido 200 millones de euros, ha sido siempre la preocupación principal de Aena y, por ello, hemos presentado a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) una propuesta de plan de actuaciones con vistas a completar la certificación en el año 2013", señaló. El proceso de certificación, según explicó, comenzará este año con el aeropuerto de Ibiza y continuará en 2010 con los de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.



En lo que a investigación y gestión de incidencias de Seguridad Operacional se refiere, ha habido un incremento total de las notificaciones, siendo en su mayoría notificaciones internas. El proceso de análisis y mitigación de riesgos está prácticamente consolidado habiéndose generado las documentaciones/plantillas oportunas para agilizarlo y habiéndose establecido nuevos mecanismos de coordinación.

En lo referente a la **Protección de Personas y Bienes (Security)**, es destacable por su importancia y repercusión en los aeropuertos, el incremento en el control de la seguridad a través de las distintas auditorías tanto de la Comisión Europea como de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y de Aena, todo ello como consecuencia directa de la aplicación de la normativa europea y de los mayores niveles de exigencia interna. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (Policía Nacional, Guardia Civil, Policía Autonómica, Policía Municipal...) y los vigilantes de seguridad privada velan por

la seguridad de los pasajeros en los aeropuertos españoles. Así, todos los pasajeros que acceden a las zonas de embarque han de pasar un control de seguridad, atravesando un arco detector de metales y pasando su equipaje de mano y el resto de los objetos que lleven consigo por un equipo de inspección de rayos-X.

Además, y en cumplimiento con la normativa de la Unión Europea, en los aeropuertos de Aena se aplican medidas que, sin afectar a la calidad de servicio que prestan los aeropuertos, refuerzan sustancialmente la seguridad de los pasajeros y las operaciones. Entre dichas medidas, de obligado cumplimiento por parte de todos los Estados miembros de la UE, destacan la inspección del 100% de los equipajes facturados y las inspecciones manuales aleatorias de pasajeros y equipajes de mano.

Así, el Reglamento (CE) 820/2008 de la Comisión Europea de 8 de agosto, por el que se establecen las medidas para la aplicación de las normas básicas comunes para la seguridad aérea, define los artículos prohibidos, separándolos en aquellos que los pasajeros no pueden introducir en las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos ni en la cabina de las aeronaves y, por otro los artículos que los pasajeros no pueden transportar en el equipaje destinado a la bodega de la aeronave.

Por otra parte, durante el 2009, en Aena se han realizado verificaciones de Seguridad programadas en 24 aeropuertos así como verificaciones parciales no programadas en otros aeropuertos en los que demandan la presencia de la Dirección de Seguridad Aeroportuaria, como consecuencia de la necesidad de mejora operativa, implantación de procedimientos, realización de ensayos, implantación de acciones correctoras

NUEVO SISTEMA DE COMUNICACIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD EN LOS VUELOS TRANSATLÁNTICOS

Aena ha puesto en funcionamiento en el Centro de Control de Canarias un sistema de vigilancia y transmisión de datos para el tráfico aéreo que sobrevuela el Atlántico Sur denominado ADS-C / CPDLC (Vigilancia Dependiente Automática / Comunicación Automática de Datos entre piloto-controlador). Este sistema convierte a España, junto a Brasil, en el primer país del corredor Europa-Sudamérica que aplica esta nueva tecnología. El equipo de a bordo de la aeronave transmite al controlador automáticamente los parámetros esenciales del vuelo y cuando se producen cambios de nivel de vuelo, desvío de la ruta prevista, etc. Toda la información se envía a través de un enlace de datos por satélite a una estación de control terrestre y se presenta de forma visual en la pantalla del controlador, lo que incrementa la seguridad de las operaciones, ya que se reciben las posiciones reales de los aviones.



y optimización de los recursos empleados para la realización del servicio de seguridad en los Aeropuertos.

También hay que destacar la incorporación progresiva, desde las pruebas iniciales hasta su implantación en algunos aeropuertos, de nuevo equipamiento que ha permitido la mejora en el procedimiento de inspección de pasajeros, agilizando el paso de los mismos por los filtros, cumpliendo la normativa vigente. Un ejemplo de este nuevo equipamiento es el equipamiento de última generación instalado para la inspección de pasajeros, empleados y equipaje de mano como de equipaje de bodega en el nuevo Terminal T1 del Aeropuerto de Barcelona. Adicionalmente y siguiendo con esta línea, destacar la instalación durante 2009 del equipamiento del nuevo Terminal T3 del Aeropuerto de Málaga, tanto en filtros de pasajeros y empleados,

como en el Sistema de Tratamiento e Inspección de Equipaje de Bodega (13 nuevas máquinas de detección de explosivos -EDS-, 2 máquinas tomográficas y 5 de rayos X).

Al margen de estas adquisiciones, Aena ha continuado con la renovación de equipos en los distintos Aeropuertos de la red y la cobertura de nuevas necesidades. Así, siguiendo con la incorporación progresiva de nuevo equipamiento, se ha continuado con la instalación de arcos detectores de metales en calzado, realizándose en 2009 la instalación en los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona, que se unen a los ya instalados en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, y licitando la instalación para el resto de Aeropuertos de la red, lo que está permitiendo la mejora en el procedimiento de inspección de pasajeros.

V JORNADAS DE EMERGENCIAS AEROPORTUARIAS

El Servicio de Extinción de Incendios del aeropuerto riojano ejerció de anfitrión en julio de la V edición de las Jornadas de Emergencias Aeroportuarias, que reunieron en las instalaciones del aeropuerto de Logroño-Agoncillo a bomberos de Aena, personal de la Base de Helicópteros del Ejército contigua al aeropuerto y miembros de la Base de Medios Aéreos contra incendios forestales. El objetivo es coordinar el trabajo del personal del aeropuerto y los servicios de emergencias. Para ello, los cursos impartidos por los bomberos de Aena inciden en conceptos básicos de rescates. Además, se repasan protocolos de actuación ante accidentes y se informa a todo el colectivo de emergencias de cómo y dónde actuar dentro del recinto aeroportuario, especialmente en zonas que por razones de seguridad están acotadas.

A estas jornadas, clásicas ya entre el personal de emergencias, se han sumado médicos, enfermeras y conductores de ambulancias del Servicio Riojano de Salud (Seris), así como bomberos de la comunidad autónoma de La Rioja (CEIS).

PROVEEDORES

La contratación en Aena

La contratación que implica gasto se rige en Aena por la Ley 31/2007, que desarrolla los procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, con los límites económicos objetivos y subjetivos que establece la indicada Ley. En el supuesto de expedientes excluidos de la referida Ley, resulta de aplicación la normativa interna de

Aena, en especial su Norma General de Contratación y disposiciones de desarrollo.

Aún cuando la mayoría de los contratos que adjudica Aena tienen carácter privado, en todos los casos se aplican los principios generales de la contratación administrativa que se definen en ambas normas, es decir,



Aspecto clave:

- Del importe adjudicado por Aena durante 2009, el 98,45% corresponde a empresas nacionales, recayendo, por tanto, en proveedores locales.



Nuestros Clientes

los de no discriminación, concurrencia, proporcionalidad, igualdad de trato, publicidad y transparencia.

Los pliegos de cláusulas administrativas particulares que regulan la contratación de cada uno de los expedientes están redactados desde la perspectiva de dar cumplimiento a todos y cada uno de los principios indicados y, además, incluyen prescripciones que potencian y amparan aspectos tales como: la igualdad de la mujer, la integración de trabajadores con minusvalía, y la seguridad y salud de los trabajadores, de acuerdo con la legislación vigente en cada momento.

A tal objeto, en dichos pliegos integrantes del contrato, se establecen mecanismos que aseguren su efectivo cumplimiento, tales como la exigencia de requisitos concretos a los licitadores interesados, no pudiendo resultar adjudicatarias las empresas que no los reúnan, o la fijación de sistemas de control durante la ejecución del expediente, incluyendo las sanciones correspondientes, que pueden llegar a la resolución del contrato en los casos más graves.

Señalar que del importe adjudicado por Aena durante 2009, únicamente el 1,55% corresponde a empresas extranjeras, recayendo, por tanto, la mayor parte del importe en empresas locales.

MEDIDAS PARA PROMOVER LA DIVERSIDAD ENTRE LOS PROVEEDORES DE LA COMPAÑÍA

Este aspecto se plasma en los procedimientos de contratación empleados por Aena que, en un elevado porcentaje, son abiertos, de manera que cualquier licitador interesado puede presentar oferta. En los supuestos de procedimientos restringidos y negociados, la diversidad se garantiza mediante mecanismos de publicidad en, al menos, la página web de Aena. Ello produce el efecto práctico de que, en casi todos estos supuestos, también pueden presentar oferta todos los licitadores interesados. También se exige en otros casos un número mínimo de ofertas de manera que los supuestos en los que se limita o restringe la concurrencia son muy escasos. Adicionalmente, en todos los casos no está permitido incluir en los requisitos de contratación exigencias que puedan excluir a algunos licitadores que estuvieran interesados, fijándose criterios objetivos de adjudicación que garantizan la igualdad en esta fase del procedimiento.

2009			
Indicador	TOTAL AENA	Proveedores Nacionales	%
Importe Adjudicado (M€)*	1.480	1.457	98,45%
Expedientes Adjudicados	1.928	1.918	99,48%
Nº. empresas	809	798	98,64%

* Importe en millones de Euros sin impuestos

Requisitos exigidos a los proveedores

Los contratos con proveedores establecen también un régimen de incumplimientos y sanciones, considerando como incumplimiento contractual, la no observación de las prescripciones contenidas en los Pliegos de Cláusulas y normativa.

Integración de criterios medioambientales o sociales en los procesos de compras: Se incluyen en los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares, integrantes de los contratos, las correspondientes prescripciones en cuanto a condiciones de ejecución de carácter social y medioambiental.

Los contratos establecen prescripciones de carácter social como la exigencia de que el personal laboral fijo que se emplee en la ejecución del contrato sea, al menos, del 40% del total; que el personal femenino supere en diez puntos porcentuales la media nacional del sector y que el número de trabajadores discapacitados no sea inferior al 2%

Así las cláusulas contractuales contienen exigencias tales como la presentación por el adjudicatario de un plan de vigilancia ambiental. Asimismo, se definen con precisión las actuaciones que debe llevar a cabo en cuanto a residuos, acopio de materiales y vehículos, maquinaria o equipos de cualquier naturaleza que utilice en la ejecución del contrato. También se definen las actuaciones con respecto a emisiones, vertidos, materiales etc, debiendo elaborar un estudio que acredite la efectividad de las medidas adoptadas.

Exigencia a los proveedores de respeto a los derechos humanos y laborales. Los contratos establecen una serie de prescripciones de carácter social tales como la exigencia de que el personal laboral fijo que se



emplee en la ejecución del contrato sea, al menos, del 40 % del total; que el personal femenino supere en diez puntos porcentuales la media nacional del sector; que el número de trabajadores minusválidos no sea inferior al 2 %, siempre que lo permita la disponibilidad del mercado laboral, además de un extenso control sobre la seguridad y salud en la ejecución de los trabajos. Estos aspectos reseñados son también expuestos a los subcontratistas, cuyo control será llevado a cabo por el contratista principal, en tanto Aena vigila el cumplimiento de estas obligaciones durante la ejecución del contrato y mediante un control final.

Datos de Seguridad e Higiene de proveedores y contratistas: Con independencia de las normas de seguridad y salud exigidas en la ejecución del contrato, en las ofertas se solicita que el licitador interesado incluya otra documentación como: Certificado de auditoría de su servicio de prevención y de los Subcontratistas

propuestos, organización de la prevención y seguridad en la obra, análisis de las posibles situaciones de emergencia y certificado de haber revisado el Estudio de Seguridad y Salud de Proyecto,

Exigencias/Incentivos a proveedores para el fomento de la I+D+i en sus productos: Se exige también a los licitadores que incluyan en su oferta las tecnologías que propongan para la ejecución del contrato, en cuanto a prestaciones de equipos, ventajas aportadas y grado de compatibilidad con los previamente instalados, valorándose sólo las tecnologías de aplicación directa al mismo, en el marco de proyectos de I+D+i que supongan una mejora de la calidad y valor técnico de su objeto.

Aena controla y evalúa la actuación de los proveedores en materia ambiental y/o social

Exigencia a los proveedores de respeto al medio ambiente: Se exige a los adjudicatarios de los expedientes que den cumplimiento a la normativa relativa a medio ambiente, estando obligados a nombrar una persona como interlocutor con Aena de este aspecto del contrato. Asimismo, en la oferta se solicita la inclusión de un Certificado de Calidad Ambiental, ISO 14000 o similar. Adicionalmente, se exige que el licitador establezca un equipo organizado y dedicado al control medioambiental del contrato, las medidas específicas que va a adoptar, la metodología de control y supervisión medioambiental, el plan de vigilancia, etc.

Acuerdos contractuales con los proveedores sobre su responsabilidad: Las prescripciones establecidas contienen sanciones por incumplimiento, pudiendo llegar a la resolución de los contratos en los casos más graves.

CONTROL DE EMPRESAS

El Aeropuerto de Palma de Mallorca realiza controles ambientales a las empresas ubicadas en el recinto aeroportuario, pudiendo ser con una periodicidad trimestral, semestral o anual, dependiendo del tipo de actividad de la empresa y de los aspectos que generan mayor impacto ambiental, como pueden ser obras, suministro de combustible, handling, talleres, almacenes, hangares, restauración, entre otros. Si se detecta una no conformidad, las visitas se hacen cada dos meses.

Durante el año 2009 se han inspeccionado a 153 empresas, realizando un total de 321 visitas de seguimiento. Cabe señalar que durante este año se ha creado una nueva aplicación para el control ambiental de empresas, lo que permitirá realizar una mejor gestión de los seguimientos llevados a cabo.



Aena ha invertido más de
81 millones de euros en
medio ambiente en 2009

Medio Ambiente



4

La aprobación de la nueva Política RSC de Aena por el Consejo de Administración en noviembre de 2009 ha facilitado:

- Dar respuesta a uno de los pilares fundamentales de la RSC: la existencia del compromiso formal de la Alta Dirección en esta materia.
- Aunar los esfuerzos a realizar por la organización sobre las 3 dimensiones de sostenibilidad económica, ambiental y social (interna y externa), aportando el marco necesario para el despliegue de la Estrategia de RSC.



La mejora del medio ambiente como factor estratégico en Aena

Para el presente y futuro del sector del transporte aéreo y, en concreto para Aena, es un factor estratégico clave la mejora de la sostenibilidad en aspectos tales como la compatibilización de las operaciones aéreas y del desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias con los entornos locales (ruidos, afecciones en el territorio y medio natural, etc.), la reducción de las emisiones gaseosas (CO2) de las aeronaves, así como todo lo relativo al impulso de estrategias y planes de actuación que permitan aumentar la eficiencia energética y el uso de energías renovables. Por este motivo, se ha creado una Dirección de Medio Ambiente que lidere y coordine todas las actuaciones medioambientales, incluyendo también el impulso de las actividades de eficiencia energética y energías renovables. Además de estas actuaciones, Aena seguirá manteniendo como prioritarios los retos estratégicos de mantener los máximos niveles de seguridad, aumentar la calidad de los servicios y adaptar la capacidad de las infraestructuras, tanto a la demanda actual como futura del tráfico aéreo.

Gastos e inversiones ambientales

Las inversiones ambientales* realizadas por Aena en el periodo 2007-2009 han ascendido a un total de 159,4 millones de euros, mientras que los gastos ambientales alcanzaron la cifra de 42,7 millones de euros.

Indicador	2007	2008	2009
Inversiones Ambientales* (miles de euros)	94.758	64.577	81.424
Gastos ambientales (miles de euros)	13.428	14.181	15.174

(*) Los datos de Inversiones Ambientales corresponden a las altas de inmovilizado medioambientales de los estados financieros de Aena



La cifra total de inversiones ambientales alcanzada durante el 2009, se corresponde principalmente con las altas de inmovilizado de los Planes de Aislamiento Acústico¹, mientras que los gastos de naturaleza medioambiental para el año 2009 responden al siguiente desglose:

- Reparaciones y conservación: 9.806 miles de euros.
- Servicios profesionales independientes: 1.597 miles de euros.
- Otros servicios externos: 3.771 miles de euros.

Sistemas de gestión ambiental

En sintonía con su Política Medioambiental, Aena integra la gestión ambiental en el desarrollo de sus actividades y la prestación de servicios, mediante la implantación de los sistemas de gestión ambiental conforme a la Norma

1.- Más información acerca de los Planes de Aislamiento Acústico en el capítulo de "Nuestras comunidades y la sociedad"

Aspecto clave:

- El 100% del tránsito de pasajeros y operaciones aéreas, se efectúa en aeropuertos certificados por la norma UNE-EN ISO 14001.



UNE-EN-ISO 14001 en cada uno de sus centros, permitiendo definir periódicamente objetivos y metas medioambientales, así como controlar y evaluar de forma sistemática su grado de cumplimiento asegurando la mejora continua y la prevención de la contaminación.

Así, desde el año 1999, fecha en que se obtuvo la certificación del aeropuerto de El Prat de Barcelona, Aena ha procedido a la sucesiva implantación y certificación de los sistemas de gestión ambiental en sus instalaciones. En este sentido, durante el año 2009 se obtuvo la certificación del aeropuerto de Burgos de manera que, en la actualidad, **todos los aeropuertos de la red de Aena se encuentran certificados por la norma UNE-EN ISO 14001.**

En el caso de Navegación Aérea, durante el 2009, se ha obtenido el mencionado certificado ambiental en la Dirección Regional Balear abarcando el centro de control de Palma de Mallorca, las torres de control de

Mallorca, Menorca e Ibiza y todas las instalaciones de Navegación Aérea de la Región Balear. A este respecto todos los centros de Navegación Aérea se encuentran actualmente certificados.

La superación de los correspondientes procesos de auditoría ha garantizado la adecuación de los procesos y procedimientos de Gestión de Calidad y Medio Ambiente a la norma internacional, y demuestra el compromiso permanente del Aeropuerto en la búsqueda de la mejora continua en la calidad de los servicios que presta y en el desempeño ambiental, materializado en los indicadores que permiten el control y seguimiento de los procesos y el cumplimiento de los objetivos estratégicos de Aena.

Otro caso a mencionar es el del aeropuerto de Tenerife Sur adherido, desde el año 2003, al Sistema Comunitario de Gestión y Auditorías Ambientales, EMAS, siendo un aeropuerto pionero en la obtención de este tipo de certificación.

EVALUACIÓN Y GESTIÓN DEL IMPACTO ACÚSTICO

El concepto de *“Enfoque Equilibrado”*, promovido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), constituye en la actualidad la directriz internacional de mayor importancia para la implementación de medidas de atenuación del ruido en el entorno de los aeropuertos. Básicamente consiste en un método para identificar los problemas en relación con el ruido en un aeropuerto y

analizar las medidas disponibles para su reducción a través de cuatro elementos principales entre los que se encuentran la reducción del ruido en la fuente, los procedimientos operacionales de atenuación del ruido, la gestión y ordenación del territorio, así como las restricciones operativas con el objetivo de afrontar globalmente este aspecto con la mayor eficacia y el menor coste posible.



Aspecto clave:

- En 2009, Aena ha elaborado un estudio acústico de la retirada de las aeronaves “marginamente conformes” que operan en el Aeropuerto de Barcelona, según el procedimiento descrito en el Real Decreto 1257/2003.
- Dicho estudio ha sido tramitado ante el Ministerio de Fomento, órgano competente para establecer las correspondientes restricciones operativas, por razones de ruido, a este tipo de aeronaves.



Todo ello dentro del marco normativo vigente a nivel estatal en materia de ruido, constituido en 2009 por la Ley 37/2003, del Ruido y desarrollada reglamentariamente mediante los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007.

A continuación se detallan las **medidas implementadas** para atenuar el ruido asociado a las operaciones aeroportuarias:

Restricciones Operativas

Los aeropuertos tienen establecidas una serie de restricciones operativas para mejorar los niveles de emisión acústica, las cuales están recogidas en el documento "Publicación de Información Aeronáutica" (AIP), que deberán ser seguidas por todas las compañías aéreas, salvo por motivos de seguridad.

Este tipo de restricciones consisten en acciones relacionadas con el ruido que, por ejemplo, limitan o reducen la accesibilidad de una aeronave a un aeropuerto.

Una de las medidas que se contemplan entre las restricciones operativas es la retirada de su operación en los aeropuertos de las denominadas **aeronaves marginalmente conformes**² a fin de limitar el número de personas afectadas por el ruido de aviones. Los aeropuertos a los que aplica esta medida son aeropuertos de la Unión Europea con más de 50.000 movimientos (despegues o aterrizajes) de aviones a reacción subsónicos civiles por año civil, considerando el promedio de los 3 años naturales anteriores a la aplicación del Real Decreto 1257/2003.

A modo de restricción operativa adicional, el aeropuerto de Madrid-Barajas tiene establecido desde el 1 de junio de 2000 un sistema de clasificación de aeronaves por **Cuota de Ruido**, en función del nivel de ruido efectivo percibido certificado (EPNdB) de acuerdo al Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

De este modo, las compañías que operan en el aeropuerto disponen de un valor total asignado de cuota de ruido al que deberán ajustarse mediante la optimización de las operaciones ofertadas y la flota empleada para desarrollarlas, garantizando así que el ruido no aumente aunque se incremente el número de operaciones.

2.- Las **Aeronaves Marginalmente Conformes (AMC)**, son aviones a reacción subsónicos civiles que cumplen valores límite de certificación Vol. 1, 2ª parte, Capítulo 3 del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un margen acumulado no superior a 5 EPNdB.

Otro tipo de restricciones operativas llevadas a cabo en los diferentes aeropuertos de Aena son:

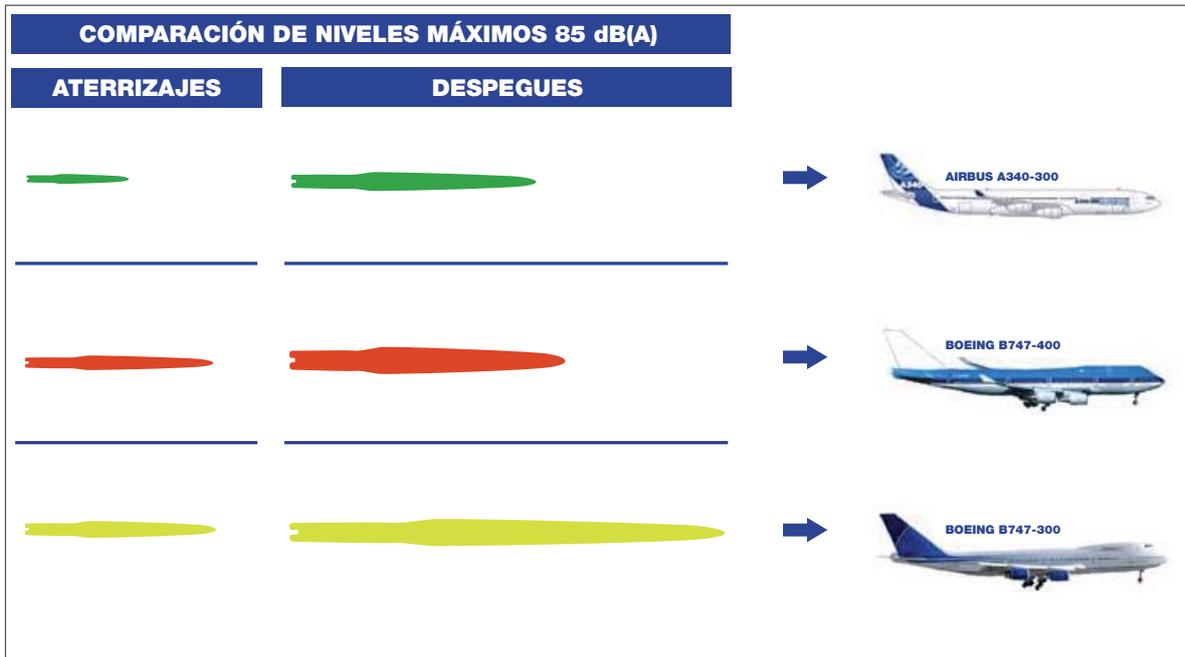
- **Restricciones a las pruebas de motores**, prohibiendo su realización, en régimen superior al ralentí, fuera de las horas y/o áreas designadas.
- **Restricciones al uso de Potencia Reversa**, prohibiendo en aterrizajes el uso del empuje de reversa (frenado con el motor) por encima del régimen del ralentí, en determinadas pistas y/o franjas horarias salvo por razones de seguridad.
- **Restricciones al uso de APUs**, prohibiendo el uso de la Unidad Auxiliar de Potencia (APU) del avión en determinadas posiciones de estacionamiento y estableciendo, en su caso, el suministro obligatorio de energía a 400Hz a través de unidades móviles o fijas en pasarela.
- **Restricciones a los vuelos de entrenamiento**, prohibiendo aquellas operaciones que sean de entrenamiento.

Procedimientos operacionales

Consiste en la minimización de la afección acústica a partir de nuevos diseños de maniobras así como las modificaciones de las existentes, y fundamentalmente para las que mayores problemas acústicos presentan en el entorno, que son las salidas instrumentales.

RESTRICCIONES OPERATIVAS POR RAZONES DE RUIDO EN AEROPUERTOS DE AENA				
AEROPUERTOS	RESTRICCIÓN PRUEBA MOTORES	RESTRICCIÓN POTENCIA REVERSA	RESTRICCIÓN USO APU	RESTRICCIÓN VUELOS ENTRENAMIENTO
Alicante	•			
Barcelona		•	•	
Bilbao	•			
Fuerteventura	•			
Girona				•
Gran Canaria	•			
Ibiza	•	•		
Jerez	•			
Madrid-Barajas	•	•	•	•
Málaga	•	•		•
Menorca	•	•		
Palma de Mallorca	•	•	•	•
San Sebastián				•
Sevilla	•			
Tenerife Norte			•	
Tenerife Sur	•		•	•
Valencia	•	•		
Vitoria	•			

Teniendo presente que la seguridad operacional será siempre el condicionante principal pueden, en muchos casos, diseñarse procedimientos de minimización de la afección acústica siempre bajo los criterios de



diseño de OACI. Siempre que es posible también se procura obtener la trayectoria óptima de manera que no se alarguen los tiempos de vuelo de forma innecesaria, y con ello el consumo de combustible y la emisión de gases contaminantes.

A continuación, se mencionan diferentes actuaciones de carácter operativo que se están llevando a cabo en aeropuertos:

Utilización de pistas preferentes, en función de la configuración del viento dominante y del periodo horario (diurno o nocturno), se lleva a cabo la asignación voluntaria de una pista específica para las maniobras de despegue o aterrizaje por un propósito determinado, siendo la seguridad un componente vital en la utilización de las mismas.

El uso preferente de pista por cuestiones de ruido se aplica sobre todo durante las horas nocturnas, donde el objetivo es utilizar la pista o la configuración que

menos impacto acústico tenga sobre las zonas alrededor del aeropuerto. En la práctica se trata de que las llegadas y las salidas se hagan en la pista donde está comprobado que las operaciones tienen menor impacto sobre las zonas más sensibles al ruido.

De forma adicional, algunos aeropuertos como Madrid-Barajas, Barcelona o Palma de Mallorca entre otros, disponen de una configuración preferente de pistas, definida con el propósito de minimizar la afectación acústica sobre el entorno.

Utilización de rutas preferentes, con el fin de ayudar a los aviones a evitar las áreas sensibles al ruido durante la salida o la llegada, incluida la utilización de virajes para apartar a los aviones de dichas áreas o en zonas contiguas a éstas.

Evitar el sobrevuelo de núcleos urbanos reduciendo el impacto acústico empleando rutas cuyos procedimientos eviten el sobrevuelo de los núcleos.



Aspecto clave:

- En 2009, con el desplazamiento del umbral de pista en el Aeropuerto de Fuerteventura se ha obtenido una reducción de la contaminación acústica, al permitir que las aeronaves que tienen que sobrevolar poblaciones cercanas puedan elevar notablemente su altura sobre estas zonas, al mismo tiempo que aumenta la seguridad operacional



Navegación Aérea de Precisión (P-RNAV), mediante la implantación de rutas basadas en la Navegación de Precisión, siguiendo los estándares más exigentes de la normativa internacional, con el fin de evitar que las aeronaves se desvíen de las trayectorias establecidas.

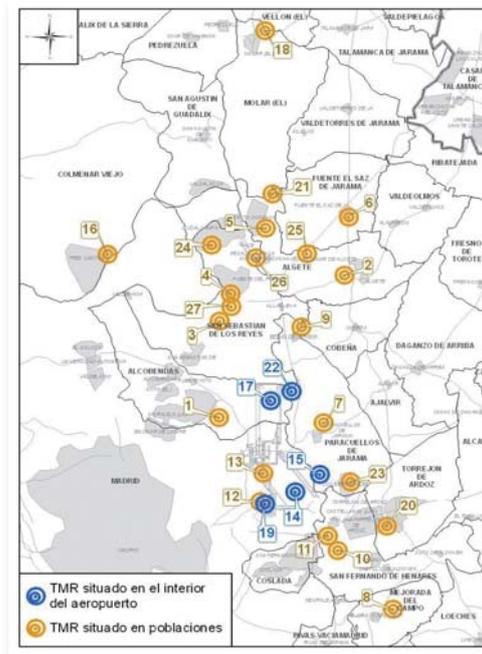
El desarrollo y aplicación de nuevos conceptos de navegación posibilita un diseño de maniobras de una manera más flexible. Este es el caso, por ejemplo, de la P-RNAV, para salidas y llegadas instrumentales, y de la técnica de Aproximación con Descenso Continuo (CDA), para maniobras de aproximación.

Procedimientos de atenuación de ruidos, se trata de procedimientos operacionales de salida, aproximación y aterrizaje, diseñados con el fin de reducir a un mínimo la exposición global al ruido, manteniendo los niveles exigidos de seguridad de vuelo. El **procedimiento CDA** puede aportar beneficios a casi cualquier aeropuerto o pista en el mundo, ya sea para reducir el impacto ambiental sufrido por las comunidades vecinas a los aeropuertos con mas tráfico, o ya sea como medio para ejecutar una aproximación instrumental de la manera más eficiente posible.

Umbral desplazados, suponen medidas basadas en el principio de acercar el ruido al aeropuerto e incrementar la distancia entre la fuente de ruido y el receptor.

Otras Actuaciones

La **Tasa de ruido**, tiene como objetivo desincentivar el uso de las aeronaves más ruidosas, mediante la aplicación de penalizaciones sobre el importe a pagar por aterrizaje a aquellas aeronaves que superen los límites de certificación acústica establecidos. A fecha de 2009, Aena tiene introducidas tasas de ruido en los aeropuertos de Alicante, Barcelona, Madrid Barajas, Málaga, Palma de Mallorca, Gran Canaria, Tenerife Sur y Valencia.

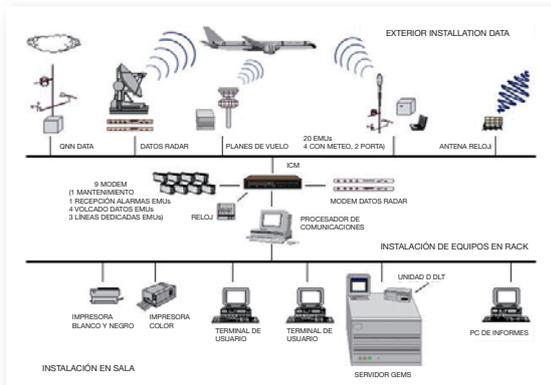


Los **Sistemas de Monitorizado de Ruido** son dispositivos capaces de detectar, medir y asociar el ruido generado por las aeronaves al sobrevolar los diferentes micrófonos instalados en zonas estratégicas del entorno aeroportuario. Tienen como finalidad principal obtener información completa, fiable y permanente del nivel de cumplimiento de los procedimientos operativos que se realizan en un aeropuerto, así como disponer de un mejor conocimiento del ruido y trayectorias de aeronaves para adoptar medidas encaminadas a minimizar las posibles molestias que se producen por exceso de nivel sonoro en las poblaciones del entorno.

Estos sistemas se componen de TMRs (Terminal de Monitorización de Ruido) o receptores del nivel sonoro, integrados básicamente por un ordenador, un micrófono y un modem, algunos de ellos complementados con información meteorológica.

Aspectos clave:

- Aena completó en 2009 la instalación de un sistema que permite realizar un seguimiento y control del ruido y de las trayectorias de las aeronaves en el Aeropuerto de Valencia.
- El Sistema Integrado de Ruido para el aeropuerto de Valencia (**SIRVAL**) se compone de diez sonómetros fijos, localizados en los municipios de Aldaia, Manises, Mislata, Quart de Poblet, Ribarroja de Turia, Valencia y Xirivella, así como de dos sonómetros portátiles instalados dentro del recinto aeroportuario. Estos últimos tienen por objeto la detección del ruido producido por las pruebas de motores y por el uso de la reversa en los aterrizajes.



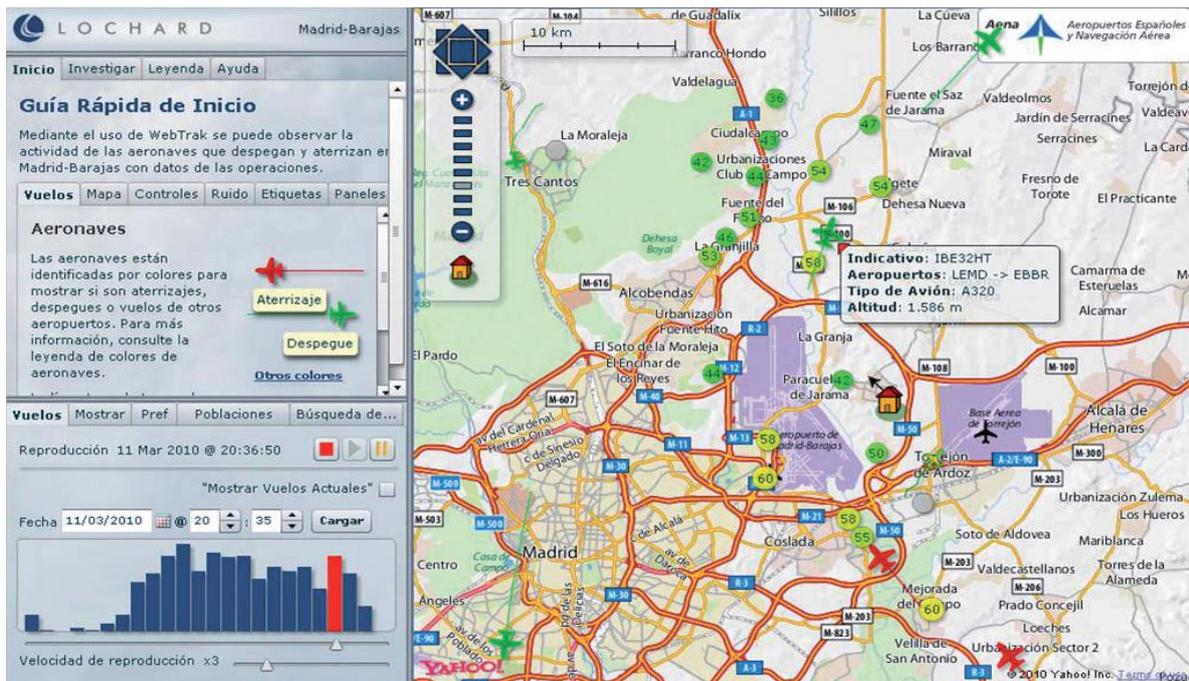
Los terminales realizan un muestreo del nivel sonoro varias veces por segundo, almacenando entre otros, los datos de ruido que sobrepasen los límites establecidos.

Todos los datos acústicos registrados por los terminales son transmitidos en tiempo real a un procesador central

que recoge y analiza la información recibida conjuntamente con los datos de planes de vuelo y sendas radar proporcionados a través del SACTA (Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo).

De este modo, el sistema permite registrar los niveles de ruido originados, la identificación de la aeronave causante, su posición, así como toda la información asociada (identificativo de avión, compañía a la que pertenece, destino, etc.).

Esta circunstancia permite definir, para cada una de las localizaciones descritas debido a sus especiales condiciones de contorno, un registro concreto que identifica el ruido ocasionado por una aeronave, basado en condicionantes de distancia a datos radar simultáneos, así como de duración y nivel mínimo del evento sonoro registrado.



Aspectos clave:

- Aena ofrece al público la información sobre trayectorias y niveles sonoros en el Aeropuerto de Madrid-Barajas con el 'Mapa Interactivo del Ruido'.
- Permite visualizar, a través de la web de Aena (www.aena.es), los movimientos de las aeronaves en vuelo y los niveles de ruido asociados a los Terminales de Monitorizado de Ruido.
- El proyecto prevé la incorporación progresiva de otros aeropuertos de la red.



Al correlacionar las incidencias y quejas particulares con las variables registradas, se dispone de una potente herramienta tanto de análisis como probatoria para la detección de incumplimientos y que sirve de base para el inicio de un procedimiento sancionador.

Destacar la instalación a lo largo del 2009 de un Sistema de Monitorizado de Ruido y Sendas de Vuelo en el **aeropuerto de Valencia**, que permitirá obtener información de los procedimientos operativos realizados en dicho aeropuerto. Es un sistema de concepción similar a los que ya están en servicio en los aeropuertos de Madrid-Barajas (SIRMA) Barcelona (SIRBCN) y Palma de Mallorca (SIRPMI).

En este sentido Aena ha anunciado su intención de llevar a cabo un proyecto cuya finalidad es implementar un Sistema Corporativo de Monitorización de Ruido y Sendas de Vuelo en los aeropuertos de la red, que identifique aquellos sucesos sonoros asociados a las maniobras de aterrizaje y despegue de las aeronaves, que posibilite un tratamiento de datos uniforme, así como un acceso público a través de su página web, claro y transparente, que mejore la información

para todos los usuarios. Esta herramienta es utilizada en otros aeropuertos del mundo, como Londres/Heathrow, Londres/Gatwick, Los Ángeles o Sidney.

El proyecto ha comenzado a implantarse en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y se irá desarrollando paulatinamente en otros aeropuertos.

El **Procedimiento Sancionador** deriva de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, la cual establece en su artículo 47 las infracciones relativas a la disciplina del tráfico aéreo en materia de ruido. En este sentido, los Sistemas de Monitorizado de Ruido permiten analizar y detectar aquellos presuntos incumplimientos de los procedimientos establecidos, al objeto de dar traslado de los mismos al Ministerio de Fomento, organismo competente en materia sancionadora.

Este procedimiento consta de una serie de fundamentos normativos para la imposición de sanciones en materia de tráfico aéreo por motivos de ruido. Estas sanciones en materia de ruido requieren que, con carácter previo, se hayan implementado restricciones operativas publicadas mediante la correspondiente Circular aeronáutica, así como en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

Los **Grupos de Trabajo Técnico de Ruido (GTTR)**, en los que participan representantes de los ayuntamientos afectados por el impacto acústico asociado a la actividad del aeropuerto, tienen por finalidad realizar propuestas e iniciativas en relación a posibles estudios, actuaciones o similares encaminados a mejorar la afección por ruido en el entorno aeroportuario. Aena tiene constituidos GTTR en los aeropuertos de Alicante, Barcelona, Madrid-Barajas y Valencia.

A lo largo del 2009, entre los principales acuerdos adoptados por el GTTR del aeropuerto de Valencia, se encuentra la **definición de una disciplina para la gestión de las operaciones y la determinación de una configuración preferente** de operación.

Aspecto clave:

- Aena comunicó a los ayuntamientos afectados por la huella acústica del Aeropuerto de Valencia la viabilidad técnica de las propuestas de nuevas rutas de salida aprobadas en 2009, que permitirán evitar el sobrevuelo de diferentes núcleos de población.



PLAN DE ACCIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL MINISTERIO DE FOMENTO A TRAVÉS DE AENA, PARA REDUCIR LAS EMISIONES QUÍMICAS Y ACÚSTICAS QUE GENERAN LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS

- El Ministerio de Fomento, a través de Aena, ha puesto en marcha un Plan de Acción Medioambiental para reducir las emisiones acústicas y de CO₂ que generan las operaciones aeroportuarias. Impulsará unas medidas acordadas que supondrán un **ahorro de 25.000 toneladas en el consumo de combustible y una reducción de 75.000 toneladas en las emisiones de CO₂ anual**, entre las cuales se incluyen:
- **Un plan de implementación de maniobras de descenso continuo (CDA)** definido por Aena para los próximos años, que se ha dividido en tres fases, atendiendo a la capacidad de los aeropuertos.
- Este plan de implementación de CDA, prevé la reducción de entre 4 y 6 decibelios en las poblaciones situadas a distancias superiores a 18 kilómetros de la pista de aterrizaje, así como el ahorro de entre 100 y 160 kilogramos de combustible por vuelo reduciéndose las emisiones de CO₂ entre 300 y 480 kg por operación.
- **Maniobras de precisión.** Se establecerán mecanismos para reducir desviaciones respecto de las rutas establecidas, estudiando la implantación de maniobras de precisión en despegues (P-RNAV) en los aeropuertos de mayor tráfico. El compromiso asumido permitirá volar de forma más precisa, reduciendo el número de personas afectadas por el sobrevuelo de las aeronaves.
- **Prohibición de las aeronaves ruidosas.** Se prohibirá operar a aeronaves ruidosas denominadas marginalmente conformes en diferentes aeropuertos españoles, como por ejemplo en los de Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gran Canaria, Tenerife Sur, Valencia y Alicante. Con esta medida se evitará el sobrevuelo de aeronaves que producen eventos sonoros de gran intensidad, reduciendo las molestias en las proximidades a los aeropuertos.
- **Se procederá a la implantación de un Sistema Global de Monitorización de Ruido y seguimiento de sendas de vuelo**, que permitirá al ciudadano realizar un seguimiento de las trayectorias de las aeronaves y del nivel de ruido producido, así como otras informaciones de carácter medioambiental.
- **Incorporación progresiva en los aeropuertos de Aena de vehículos "eco-limpios":** Se están llevando a cabo actuaciones para reducir la contaminación atmosférica, entre las que se encuentra una incorporación progresiva de vehículos "eco-limpios". Inicialmente se han incorporado varios vehículos eléctricos en el aeropuerto de Madrid-Barajas, como experiencia piloto. Esta iniciativa, que va a explorarse también en el aeropuerto de Lanzarote, podría extenderse en un futuro a otros aeropuertos si la utilización de este tipo de vehículos demostrara su viabilidad operativa.

En este ámbito, en 2009 se presentó una propuesta de modificación de salidas instrumentales para las dos configuraciones operativas y vigentes en ese momento en Valencia. Las propuestas realizadas se evaluaron desde el punto de vista ambiental con el propósito de conocer las repercusiones acústicas de cada una de las alternativas, siendo finalmente aprobadas por el citado GTTR. Su implementación ha permitido retrasar los puntos de giro de las aeronaves y evitar el sobrevuelo de diferentes poblaciones.

Planes de Aislamiento Acústico

Los Planes de Aislamiento Acústico (PAA), que actualmente está llevando a cabo Aena, son resultado del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental al que

son sometidos los proyectos de infraestructuras aeroportuarias por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Este proceso concluye con la formulación de las correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental (DIAs), en las que se recogen una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, entre las que se encuentran la insonorización de viviendas y edificios de uso sensible (sanitario, docente, etc.) localizados en el interior de la huella acústica asociada a la actividad aeroportuaria.

Una descripción más detallada de este apartado, así como las inversiones asociadas al mismo, puede encontrarse en el Capítulo "Nuestras Comunidades y la Sociedad".



CAMBIO CLIMÁTICO

Aena ha venido realizando durante años actuaciones coherentes con las políticas mundiales de reducción de emisiones que son causantes del calentamiento global, como por ejemplo la aplicación de técnicas de ahorro y eficiencia energética en edificios e instalaciones o el desarrollo de sistemas de energías renovables (solar y eólica).

Aena contribuye a reducir las emisiones causantes del cambio climático, mediante un aprovechamiento eficiente de los recursos energéticos

Otras actuaciones en curso, como por ejemplo los cambios en la gestión del tráfico aéreo, no orientados principalmente al objetivo de reducción de consumo y emisiones tienen, sin embargo, un impacto positivo sobre el clima.

La importancia y responsabilidad global de Aena en el sector, como operador de toda la red aeroportuaria de interés general y gestor del tráfico aéreo en España, ha exigido desarrollar actuaciones concretas, así como

un plan de acción con objetivos específicos (ver nota "Plan de Acción Ambiental"), instrumentos e indicadores de control. Actuaciones y planes que se encuentran coordinados con los del Ministerio de Fomento y la Oficina Española de Cambio Climático.

Emisiones de CO₂ procedentes de la aviación

A pesar de que la contribución de la aviación a las emisiones de efecto invernadero es pequeña con respecto al total mundial, la elevada tendencia al crecimiento del tráfico aéreo implica un aumento neto de las emisiones. Así, aunque el sector ha realizado mejoras significativas para reducir emisiones, éstas han sido contrarrestadas por el aumento de operaciones experimentado durante las últimas décadas.

A nivel global, la aviación representa aproximadamente un 2% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero. No obstante, el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC) de las Naciones Unidas prevé que este porcentaje incremente en un factor de entre 2 y 6 hacia 2050³.

3.- Climate Change: Mitigation. "Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the IPCC", 2007.



Aspecto clave:

- La aviación representa aproximadamente un 2% de las emisiones mundiales de gases efecto de efecto invernadero.



GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI):

Los gases de efecto invernadero son el dióxido de carbono (CO₂), el metano (CH₄), el óxido nitroso (N₂O), el hexafluoro de azufre (SF₆) y los carburos hidrofluorados (HFC) y perfluorados (PFC). El principal de todos es el dióxido de carbono.

EL PROTOCOLO DE KIOTO: ESTADO ACTUAL DE LAS NEGOCIACIONES (COP 15, COPENHAGUE

En 1997, Jefes de Estado y de Gobierno de más de 160 países se comprometieron a reducir las emisiones de los conocidos como “Gases de Efecto Invernadero” (GEI), formalizando dicho compromiso a través del Protocolo de Kioto. Su objetivo era una reducción media del 5,2% de las emisiones en 2012, con respecto a los niveles de 1990. Desde entonces, 187 países han ratificado dicho acuerdo pero, la ausencia de Estados Unidos y China, los dos principales emisores de GEI a nivel mundial, ha impedido una mejora sustancial de la situación.

Sobre la base de las últimas evidencias científicas obtenidas en materia de cambio climático, los delegados de 192 países se reunieron en Copenhague (Dinamarca), entre el 7 y el 19 de diciembre de 2009, para llegar a un acuerdo sobre la “hoja de ruta” a seguir durante el período post-Kioto, de 2012 en adelante.

En concreto, las partes negociadoras acordaron:

- Mantener el aumento de la temperatura mundial por debajo de 2 °C.
- Aplicar las metas cuantificadas de reducción de emisiones (países desarrollados) y medidas de mitigación (países en desarrollo) acordadas para el año 2020.
- Asegurar un fondo de 30.000 millones de dólares de los EE.UU. para el período de 2010-2012 y de 100.000 millones de dólares de los EE.UU. anuales para el año 2020, en concepto de medidas para mitigar el cambio climático.
- Establecer un mecanismo para acelerar el desarrollo y la transferencia tecnológica.

Estos acuerdos necesitan traducirse en un texto jurídicamente vinculante, siendo esta la meta planteada para la 16ª reunión de la Conferencia de las Partes (COP 16) prevista en México en noviembre de 2010.

AENA INFLUYE, ORIENTA Y CONTROLA LAS EMISIONES DE CO ₂ ASOCIADAS A SU ACTIVIDAD			
FUENTE	INFLUYE	ORIENTA	CONTROLA
Aeronaves	Medidas operacionales para la reducción del consumo de combustible durante las fases de despegue, aterrizaje, aproximación, ascenso y crucero.	Optimización del tráfico en plataforma, pruebas de motores, uso de empuje de reversa, etc.	-
Fuentes fijas	Sustitución de calderas, grupos electrógenos, plantas de cogeneración, prácticas de extinción de incendios, etc., operadas por terceros.	Sustitución de calderas, grupos electrógenos, plantas de cogeneración, prácticas de extinción de incendios, etc., operadas por contratistas o en régimen de concesión.	Sustitución de calderas, grupos electrógenos, plantas de cogeneración, prácticas de extinción de incendios, etc., en propiedad del aeropuerto.
Fuentes móviles	Accesos terrestres al aeropuerto, vehículos privados de pasajeros y empleados.	Vehículos de apoyo en tierra (GSE) y unidades de suministro de energía en tierra (GPU) operadas por terceros. Desplazamientos de personal dentro del recinto aeroportuario.	Suministro de energía en pasarelas (400 Hz), GPU. Viajes de trabajo de personal de plantilla.
Consumo de energía	Energía eléctrica procedente de red y combustible consumido por terceros.	Energía eléctrica procedente de red y combustible consumido por empresas que operan en el aeropuerto.	Energía eléctrica procedente de red y combustible consumido por el aeropuerto.
Procesos	-	Gestión de residuos realizada por un tercero en el aeropuerto.	Gestión de residuos “in situ”. Fugas de: refrigerantes, anhídrido carbónico para extinción de incendios, depósitos de combustible, etc.

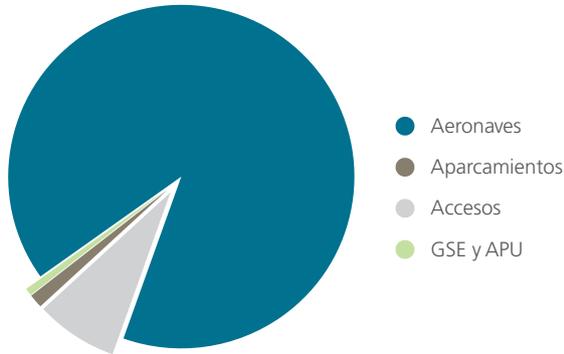
En España, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, ha cifrado las emisiones de CO₂ procedentes de vuelos domésticos, con origen y destino nacional, en 7,3 millones de toneladas en el año

2008, es decir un 1,8% del total de las emisiones a nivel nacional⁴.

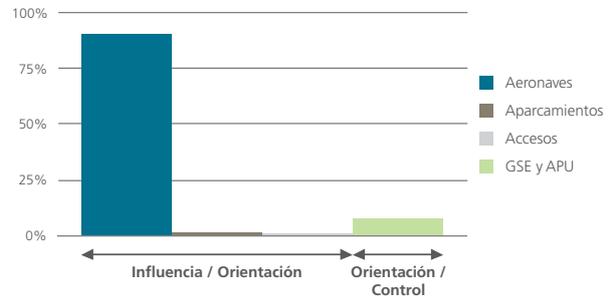
4.- Inventario de GEI en el marco de la UNFCCC. España, 2008.



Emisiones de CO₂ asociadas a la actividad aeroportuaria



Emisiones de CO₂: Influencia, orientación y control



NOTA 1: Las emisiones procedentes del uso de los aparcamientos son insignificantes (en torno al 0,4%).

NOTA 2: GSE ("Ground Support Equipment") corresponde al acrónimo en inglés de "vehículos de apoyo en tierra". Son aquellos vehículos utilizados en los aeropuertos para proporcionar asistencia a los pasajeros, o a las aeronaves, durante las fases previas o posteriores al vuelo: vehículos de servicio destinados a carga y descarga de equipajes, aprovisionamiento de suministros, limpieza de cabina y aseos, repostaje de combustible y remolque de aeronaves.

NOTA 3: APU ("Auxiliary Power Units") corresponde a las siglas en inglés de "unidades auxiliares de energía", que proporcionan energía eléctrica a la aeronave una vez que ésta se encuentra con los motores apagados. Generalmente se trata de pequeñas turbinas de características similares al resto de motores del avión.

Emisiones de CO₂ y la actividad de Aena

En 2008, los vuelos domésticos con origen y destino en los aeropuertos de Aena generaron 7,3 millones⁵ de toneladas de CO₂. Entre estas se incluyen las emisiones generadas por las aeronaves en las operaciones de despegue y aterrizaje, así como los movimientos en plataforma. Las operaciones de un aeropuerto mediano-grande, de unos 58.000 movimientos al año, generan alrededor de 64.000 toneladas de CO₂ anuales distribuidas entre aeronaves, pasajeros y empleados que acceden al aeropuerto, así como actividades inducidas en torno a la infraestructura.

Las emisiones de CO₂ asociadas a la actividad aeroportuaria

Siguiendo recomendaciones y estándares internacionales⁶, clasificamos las emisiones de CO₂ y el modo de gestionarlas en función de si, como operador aeroportuario, tenemos capacidad de "influir", "orientar" o "controlar" su reducción, en base a la fuente que las genera. En este sentido, las posibilidades de Aena para

reducir las emisiones de CO₂ consisten en:

- "Influir", impulsando iniciativas conjuntas con nuestros grupos de interés, encaminadas a la minimización de este tipo emisiones.
- "Orientar", desarrollando políticas y procedimientos operativos de obligado cumplimiento para las compañías que operan en la red de aeropuertos.
- "Controlar", reduciendo las emisiones generadas exclusivamente como consecuencia del funcionamiento de las instalaciones e infraestructuras aeroportuarias, principalmente a través de un aprovechamiento eficiente de los recursos energéticos, compatible con las exigencias operativas.

Áreas de actuación

Aena reduce las emisiones de CO₂ que su actividad genera incorporando tanto acciones directas, dirigidas a la optimización de sus instalaciones, edificios y equipos, como indirectas, dirigidas a incentivar a sus grupos de interés, principalmente compañías aéreas y operadores de "handling". Las áreas de actuación son:

5.-Inventario de GEI en el marco de la UNFCCC. España, 2008.
6.-ACI Guidance Manual: Airport Greenhouse Gas Emissions Management, 2009.

1. MEJORAS TECNOLÓGICAS EN LAS AERONAVES Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

- Las posibilidades de mejora tecnológica para la reducción de emisiones de GEI se centran en incrementar la eficiencia energética. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha establecido estándares que limitan las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y que ayudan a minimizar los efectos perjudiciales sobre el clima. Los aviones de pasajeros que se fabrican hoy en día son un 70% más eficientes en consumo de combustible que sus equivalentes de hace 40 años*.
- El incremento del precio del combustible, los problemas de dependencia energética y las preocupaciones ambientales han llevado a investigar en el desarrollo de combustibles alternativos (biocombustibles, hidrógeno). Los beneficios tanto económicos como medioambientales serán muy importantes, sin embargo aún se está investigado al respecto.
- Aena apoya y suscribe las recomendaciones que desde los organismos internacionales se dirigen a mitigar las emisiones contaminantes procedentes de los motores de aviación.



2. GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO		
<ul style="list-style-type: none"> Las mejoras operacionales en la gestión del tráfico aéreo (ATM), tanto en la fase de rodadura de la aeronave como en las diferentes fases de vuelo, conllevan un aumento de la eficiencia energética y una reducción de las emisiones. 	<ul style="list-style-type: none"> En este contexto, cobra especial relevancia el proyecto SESAR (“Single European Sky ATM Research”) (ver Capítulo 1, apartado “Aena es innovación”) que tiene entre sus objetivos una reducción del 10% del impacto medioambiental asociado a cada operación, fundamentalmente en el consumo de combustible de las aeronaves, lo que equivale a una reducción del 10% en las emisiones de CO2. Aena participa activamente en varios proyectos del Programa SESAR, dedicados exclusivamente a medio ambiente. 	<ul style="list-style-type: none"> Aena ha implementado importantes mejoras en este sentido, como la RVSM (“Reduced Vertical Separation Minima”), el despliegue de maniobras P-RNAV de precisión en despegues en diferentes aeropuertos e implementación de procedimientos CDA (“Continuous Descent Approach”) en aterrizajes
3. INSTRUMENTOS BASADOS EN CRITERIOS DE MERCADO		
<ul style="list-style-type: none"> Tasas. El Libro Blanco sobre la Política de Transporte Europea propone introducir el principio de “el que contamina paga” en las tasas aeroportuarias, y repercutir de este modo los costes medioambientales del uso del transporte aéreo en el precio pagado por los usuarios 	<ul style="list-style-type: none"> Impuestos. Diversos estudios llevados a cabo por la Comisión Europea, organizaciones independientes y asociaciones industriales han demostrado que el gravamen que los impuestos medioambientales supondrían para la aviación, no se traduciría en lograr beneficios significativos de reducción de CO2. 	<ul style="list-style-type: none"> Acuerdos voluntarios. Aena se muestra favorable a su realización y dispuesta a colaborar con las otras partes interesadas para el desarrollo de sus términos de acuerdo.
4. OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
<ul style="list-style-type: none"> La optimización en la gestión de la rodadura de las aeronaves y estacionamiento en plataforma, tiene consecuencias ambientales positivas a través de la reducción del consumo y emisiones. Evidentemente, algunas de estas medidas son difíciles de adoptar en situaciones de déficit de capacidad, pero otras son viables y sólo requieren cambios en los procedimientos del aeropuerto. 	<ul style="list-style-type: none"> El suministro de energía eléctrica a 400 Hz a las aeronaves desde un sistema centralizado incorporado a la pasarela, tiene la ventaja de hacer innecesaria la utilización de APU (unidades auxiliares de energía), que además de consumir combustible, son fuente de emisiones y de ruido. Aunque la generalización de este tipo de servicio no siempre es posible o económicamente rentable, desde Aena se estudian las posibilidades técnico-económicas de su aplicación. 	<ul style="list-style-type: none"> La gestión de ahorro energético en flotas tanto de vehículos como de equipos GSE (equipos de apoyo en tierra a las aeronaves), puede reportar importantes ahorros económicos y beneficios ambientales. En 2009, se ha elaborado el Programa de sustitución progresiva de vehículos GSE del aeropuerto de Palma de Mallorca.

* ICAO Environmental Report 2007

EL SISTEMA DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN (CDE) EN LA UNIÓN EUROPEA

El CDE consiste en un sistema de “limitación e intercambio” (“cap and trade”), es decir, establece un límite máximo de emisiones y, dentro de ese límite, permite a sus participantes comprar y vender los derechos que necesitan. El CDE comunitario se inició en el año 2005 incluyendo una serie de actividades que son grandes emisores de CO2 (siderúrgicas, papeleras, productoras de electricidad, etc.). Tras el rodaje en este primer periodo en el que se comprobaron algunos fallos en el sistema como la asignación de un número excesivo de derechos, se inició un segundo periodo (de enero de 2008 a finales de 2012) en el que se han establecido nuevos límites de emisiones a fin de cumplir con los objetivos a los que se ha comprometido la Unión Europea en el Protocolo de Kioto y que deberán verificarse en 2012. Las compañías aéreas participarán en el CDE a partir del año 2012, tal y como establece la Directiva 2008/101/CE. (Fuente Revista Aena Mes a Mes).

Aspectos clave de la incorporación de la aviación al CDE comunitario:

- Afecta directamente a los operadores de las aeronaves, es decir, a las compañías aéreas.
- A partir de 2012, quedarán incluidos todos los vuelos con origen y/o destino en aeropuertos de la UE.
- El límite máximo de emisiones, con el que las compañías aéreas podrán comprar y vender derechos de emisión, corresponderá al 95% del nivel de 2005, siendo el 15% de los derechos adquiribles por el procedimiento de subasta.
- Las compañías aéreas deberán comprar en el mercado europeo de carbono, abierto a otros sectores, las emisiones generadas por encima del límite máximo de emisión.



PROGRAMAS DE SUSTITUCIÓN PROGRESIVA DE VEHÍCULOS GSE (POR AEROPUERTOS)

Burgos	León I	Melilla	Valencia
Fuerteventura	León II	Menorca	Barcelona
La Palma	Málaga	Palma de Mallorca	Madrid-Barajas

5. INFRAESTRUCTURAS

- El consumo de energía eléctrica en los aeropuertos e instalaciones de navegación aérea de Aena ascendió en 2009 a más de 735 GWh. Mejorando la eficiencia energética de los edificios mediante medidas de uso eficiente de la iluminación, calefacción y aire acondicionado, se pueden lograr ahorros de entre un 10 y un 20%.
- Estos ahorros podrían ser superiores si el concepto de diseño energético es incorporado a todos los nuevos proyectos de edificios, fundamentalmente a los proyectos de edificios terminales.
- También existe un potencial en la utilización de energías renovables: eólica, solar térmica y fotovoltaica.

EDIFICIO	PORCENTAJE DE AHORRO POSIBLE
Edificio Oficinas Arturo Soria-109	9%
Edificio Terminal Logroño	19%
ET Valladolid	7%
ET Salamanca	14%
ET3 Madrid/Barajas	5%

CONSUMO DE ENERGÍA

El principio de racionalización del consumo de recursos naturales, incluido en la Política Medioambiental de Aena, es aplicado mediante procedimientos de control y seguimiento del consumo de los mismos.

A este respecto, uno de los principales recursos naturales demandados junto con el agua, es la energía, siendo los aeropuertos, de entre todas las infraestructuras de Aena, los mayores consumidores de este tipo de recurso, tanto por el número de personas que utilizan sus instalaciones (trabajadores y usuarios), como por el tamaño de las mismas.

La energía eléctrica consumida por Aena es demandada fundamentalmente para la puesta en marcha de los sistemas de climatización e iluminación de edificios, funcionamiento de elementos móviles (cintas, escaleras y pasillos mecánicos, etc.), balizamiento, alimentación de equipos de ayuda a la navegación aérea, servicios de atención al pasajero y a las compañías aéreas.

Otras fuentes de energía utilizadas en los centros de Aena, son el gasoil (empleado en las calderas de calefacción, vehículos y grupos electrógenos de emergencia para generación de energía eléctrica), la gasolina para vehículos y el gas natural para calderas de calefacción, servicios de restauración, grupos electrógenos, etc. A este respecto, el consumo de gas natural en 2009, se ha

visto incrementado ligeramente debido principalmente a la ampliación y la puesta en marcha de nuevas infraestructuras (como la T1 de Barcelona). No obstante, la energía eléctrica consumida ha disminuido con respecto a años anteriores gracias a las iniciativas implementadas en varios aeropuertos encaminadas a reducir el consumo de este recurso y que son descritas a continuación.

CONSUMO DIRECTO DE ENERGÍA EN AENA DESGLOSADO POR FUENTES PRIMARIAS (GJ)

INDICADOR	2007	2008	2009*
Gasolina	7.081	6.968	6.479
Gasoil**	161.415	138.219	153.069
Gas***	201	195	192

* Los datos de 2009 incluyen el 70% de los aeropuertos para la gasolina, el 91% de los aeropuertos para el gasoil y el 21% de los aeropuertos para el gas natural. Los tres datos incluyen el 100% de instalaciones de navegación aérea.

** El dato de gasoil para 2009 corresponde a calderas de calefacción, grupos electrógenos y vehículos. Los datos de 2007 y 2008 han sido calculados con el mismo alcance de 2009, por lo que difieren de los datos publicados en las memorias de años anteriores.

*** Los datos de gas para 2008 y 2009 corresponden a calderas de calefacción, grupos electrógenos, propano y vehículos de empresas y Aena en Barajas. El dato de 2007 ha sido calculado con el mismo alcance, por lo que difiere del dato publicado en las memorias de años anteriores.

CONSUMO ELÉCTRICO (GJ)*

INDICADOR	2007*	2008*	2009**
Consumo eléctrico procedente de Red	2.817.792	3.046.270	2.646.792

* Los datos de 2007 y 2008 incluyen el 92% de los aeropuertos y el 100% de instalaciones de navegación aérea.

Los datos de 2007 han sido recalculados, por lo que no coinciden con los publicados en las memorias de años anteriores.

** Los datos de 2009 incluyen el 96% de los aeropuertos y el 100% de instalaciones de navegación aérea.



Iniciativas destacadas en materia de eficiencia energética

Aeropuertos

Las actuaciones realizadas en aeropuertos de Aena durante 2009 para reducir el consumo energético, pueden resumirse en:

- **Optimización de sistemas de iluminación:** Alicante, Barcelona, Granada-Jaén, Ibiza, Lanzarote, La Gomera, La Palma, Logroño, Murcia-San Javier, Pamplona, Salamanca, Sevilla, Valladolid, Valencia, Vigo, Vitoria.
- **Programas de sensibilización** a trabajadores, clientes y usuarios sobre consumo responsable de energía: La Palma, Santander, Tenerife Sur, Vigo.
- **Climatización y acondicionamiento térmico de edificios:** Menorca, Pamplona.

Otras actuaciones destacables corresponden al seguimiento de consumos en plataforma en el Aeropuerto de Málaga, la separación de líneas para diferenciar consumos en el Aeropuerto de Santander y los cambios en la programación de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) del Aeropuerto de Vitoria.

La energía eléctrica consumida ha disminuido con respecto a años anteriores gracias a las iniciativas implementadas en varios aeropuertos encaminadas a reducir el consumo de este recurso

Dentro de las soluciones constructivas llevadas a cabo para el ahorro de energía en instalaciones, señalar la separación física del acceso al METRO del edificio terminal en el aeropuerto de Valencia.



Adicionalmente, en 2009, Aena ha llevado a cabo estudios de eficiencia energética en los aeropuertos de Logroño, Salamanca y Valladolid.

Navegación Aérea

- **Dirección Regional de Navegación Aérea (DRNA) Canarias:** Programa de sensibilización a empleados sobre cómo ahorrar energía en distintos puntos del ACC así como en las torres de control. Se ha conseguido reducir el consumo de energía en un 46% respecto a 2008.
- **DRNA Centro-Norte:** El consumo energético del ACC Madrid, se ha reducido en un 6,5% respecto a 2008, gracias principalmente a la realización e implantación de un plan de eficiencia energética y a una campaña de sensibilización del consumo.
- **DRNA Este:** Reducción del consumo de energía eléctrica del ACC Barcelona en un 10% respecto a la media de los años 2007-2008. Para alcanzar este objetivo, durante el año 2009 se han establecido procedimientos para adaptar el funcionamiento del aire acondicionado a los usos de las dependencias y minimizar la pérdida de calor y frío.

CONSUMO INDIRECTO DE ENERGÍA DESGLOSADO POR FUENTES PRIMARIAS (GJ)											
2007*	CONSUMO INDIRECTO DE ENERGÍA***										8.557.657
	CARBÓN	GAS NATURAL	DERIVADOS DEL PETRÓLEO	PETRÓLEO	BIOMASA	SOLAR	EÓLICA	GEOTÉRMICA	HIDROELÉCTRICA	NUCLEAR	
	3.651.766	129.857	768.236	0	65.097	0	53.570	0	428.945	3.460.185	
2008*	CONSUMO INDIRECTO DE ENERGÍA										9.251.546
	CARBÓN	GAS NATURAL	DERIVADOS DEL PETRÓLEO	PETRÓLEO	BIOMASA	SOLAR	EÓLICA	GEOTÉRMICA	HIDROELÉCTRICA	NUCLEAR	
	3.947.866	140.387	830.528	0	70.375	0	57.914	0	463.726	3.740.750	
2009**	CONSUMO INDIRECTO DE ENERGÍA										8.038.329
	CARBÓN	GAS NATURAL	DERIVADOS DEL PETRÓLEO	PETRÓLEO	BIOMASA	SOLAR	EÓLICA	GEOTÉRMICA	HIDROELÉCTRICA	NUCLEAR	
	3.430.156	121.977	721.615	0	61.146	0	50.320	0	402.914	3.250.201	

Datos calculados a partir del consumo eléctrico procedente de la red según el Energy Balance Sheet, Energy Protocol.
 * Los datos de 2007 y 2008 incluyen el 92% de los aeropuertos y el 100% de las instalaciones de navegación aérea.
 ** Los datos de 2009 incluyen el 96% de los aeropuertos y el 100% de instalaciones de navegación aérea.
 *** Los datos de 2007 han sido recalculados, por lo que no coinciden con los publicados en las memorias de años anteriores.



- **DRNA Sur:** Mediante la reducción del alumbrado innecesario en pasillos y zonas comunes y cambios en las consignas y horas de funcionamiento de los sistemas de climatización, se ha conseguido una reducción del 9,5% del consumo en 2009 respecto al consumo de 2008.

Iniciativas encaminadas a reducir el consumo de combustible

En vehículos:

- Instrucción al personal de Aena en conducción eficiente, en los aeropuertos de **Asturias, Lanzarote, Melilla y Almería**; ampliación a empresas que trabajan en el recinto aeroportuario en Lanzarote.
- Agrupación de viajes en los aeropuertos de **Asturias y Santiago**.
- Renovación de vehículos antiguos del parque móvil en el aeropuerto de **Tenerife Norte** y vehículos del Servicio de Extinción de Incendios (SEI) en el aeropuerto de **Murcia-San Javier**.

En grupos electrógenos:

- Mejora en el control del consumo de combustible en grupos electrógenos de la central eléctrica, mediante la instalación de contadores, en el aeropuerto de **Albacete**.

En calderas:

- Minimización del consumo de gasoil de calefacción mediante regulación de las temperaturas a mínimos de confort en todos los aeropuertos. Gestión de compra de gasoil con aditivos para elevar la potencia calorífica en **Pamplona**.

Iniciativas destacadas en materia de energías renovables

La progresiva utilización de las energías renovables se encuentra recogida entre los principios de la Política Medioambiental de Aena. Así, con el fin de reducir las emisiones derivadas del uso de combustibles fósiles, Aena está realizando actuaciones encaminadas al uso progresivo de fuentes de energía renovables, así como de técnicas de ahorro y de eficiencia energética en sus infraestructuras, promocionando el uso de energías menos contaminantes en sus instalaciones, y suponiendo un ahorro en la emisión de gases con efecto invernadero.

A este respecto destacar, hasta la fecha, la presencia de dos aerogeneradores en el aeropuerto de La Palma,

pionero en el mundo de la aviación civil internacional en cuanto al uso de la energía eólica como fuente de energía primaria, y el aerogenerador instalado en el Centro de Control de la Dirección Regional de Navegación Área de la isla de Gran Canaria, así como los paneles solares térmicos instalados en la terraza del aeropuerto de Palma de Mallorca, cuya energía suministra el agua caliente sanitaria a este edificio durante el verano, mientras que en invierno se incorpora al anillo de calor que proporciona la calefacción de la terminal.

Así mismo indicar que, durante el 2009, el aerogenerador del Centro de Control Aéreo de Canarias produjo 1.702.000 kWh de energía limpia lo que supuso el 63% del consumo total de energía eléctrica en la Región Canaria de Navegación Aérea de ese año.

Otras instalaciones encaminadas a reducir el consumo de combustibles en Aena, son las plantas de cogeneración existentes en los aeropuertos de Bilbao y Madrid- Barajas. Asimismo destacar la instalación de sistemas de Agua Caliente Sanitaria (ACS) mediante energía solar térmica, en diferentes infraestructuras de los aeropuertos de La Gomera, León y Salamanca, así como estudios de energías renovables en los aeropuertos de: Gran Canaria, Málaga, Santander y ACC Canarias.

En base a las diferentes iniciativas anteriormente descritas, en materia de energías renovables, a continuación se detalla el ahorro de CO₂ emitido a la atmosfera gracias a la implantación de este tipo de fuentes de energía:

AHORRO DE CO ₂ EQUIVALENTE GRACIAS A INICIATIVAS DE AENA		
INSTALACIÓN	KWH GENERADO	T CO ₂ EQ EVITADAS*
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Madrid-Barajas*	382.345.057	145.673,47
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao**	2.567.800	978,33
Aerogeneradores del Aeropuerto de La Palma	2.163.220	824,19
Aerogenerador del ACC Canarias	1.702.000	648,46
Placas solares del Aeropuerto de Palma de Mallorca	124.291	47,35
TOTAL		148.172

El cálculo de CO₂ se obtiene a partir de la relación establecida entre la energía eléctrica generada por las instalaciones indicadas y el factor de emisión de CO₂ recogido en la página web de UNESA (0,381 kg CO₂/kwh).

* Dato calculado teniendo en cuenta la energía eléctrica, calorífica y frigorífica proporcionada por la planta de cogeneración.

** Dato calculado teniendo en cuenta la energía eléctrica proporcionada por la planta de cogeneración.



CALIDAD DEL AIRE

Aena previene la contaminación atmosférica, minimizando las emisiones químicas y estableciendo los mecanismos adecuados de vigilancia y control.

Aena lleva a cabo la caracterización, control, vigilancia y corrección de las emisiones atmosféricas generadas como causa de su actividad. Las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA), que el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino formula con motivo del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de los proyectos de infraestructuras promovidos por Aena, establecen la necesidad de llevar a cabo Programas de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire (PCVCA), a ejecutar durante la fase de explotación.

Los Reales Decretos 1073/2002 y 1796/2003 han transpuesto a nuestra normativa estatal las Directivas 96/62/CE y 2002/3/CE, estableciendo los valores límite de concentración en la atmósfera para dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno, monóxido de carbono y ozono. Estos límites no pueden sobrepasarse en determinados períodos de tiempo. Además, existen valores de alerta a la población, que en caso de ser rebasados

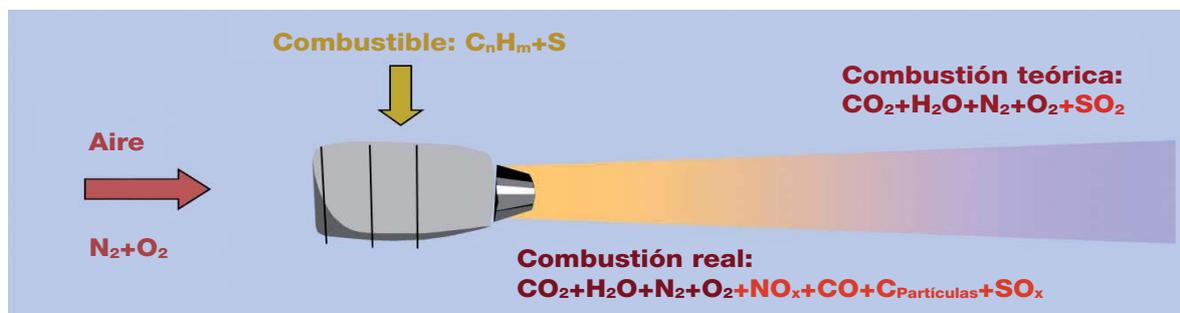
deben comunicarse a las autoridades competentes. La Directiva 2008/50/CE actualiza estos márgenes de tolerancia y valores límite de calidad del aire a las nuevas exigencias de la Unión Europea.

Sin embargo, más allá del estricto cumplimiento de la normativa, el compromiso de Aena con el entorno y con la comunidad, ha supuesto la ejecución de diversas actividades dirigidas a minimizar las emisiones contaminantes a nivel local.

Principales contaminantes de origen aeroportuario

Los principales contaminantes atmosféricos de origen aeroportuario, que presentan una incidencia en la calidad del aire, son los óxidos de nitrógeno (NOx) y las partículas (PM10 y PM 2,5).

- Los óxidos de nitrógeno (NOx), entre los que se incluye el NO y el NO₂, tienen su origen en los procesos de combustión a altas temperaturas que



Contaminantes producidos por la operación de las aeronaves

CONTAMINANTES ASOCIADOS A LA ACTIVIDAD AEROPORTUARIA:

Los organismos nacionales e internacionales reconocen como principales contaminantes asociados a la actividad aeroportuaria los siguientes:

- Monóxido de carbono (CO)
- Hidrocarburos (HC)
- Óxidos de nitrógeno (NO_x)
- Dióxido de azufre (SO₂)
- Partículas menores de 10 μm de diámetro (PM10)

Dada su contribución al cambio climático, las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) se desarrollan en apartados anteriores de la Memoria.



se producen en los motores de los vehículos, turbinas de aeronaves, calderas, etcétera.

- Las **partículas** se clasifican generalmente en función de su diámetro aerodinámico. Por ejemplo, **PM10** son partículas con un diámetro inferior a 10 µm y **PM2,5** aquellas de menos de 2,5 µm. Su procedencia es múltiple: vehículos, aeronaves, trabajos de construcción, etc. También pueden tener un origen natural.

La vigilancia y control de la calidad del aire

Aena tiene implementadas redes de vigilancia de calidad del aire en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca⁷ y Málaga. En determinados casos, las estaciones de medición de Aena se integran y forman parte de las redes de vigilancia de calidad del aire municipales y/o de las comunidades autónomas.

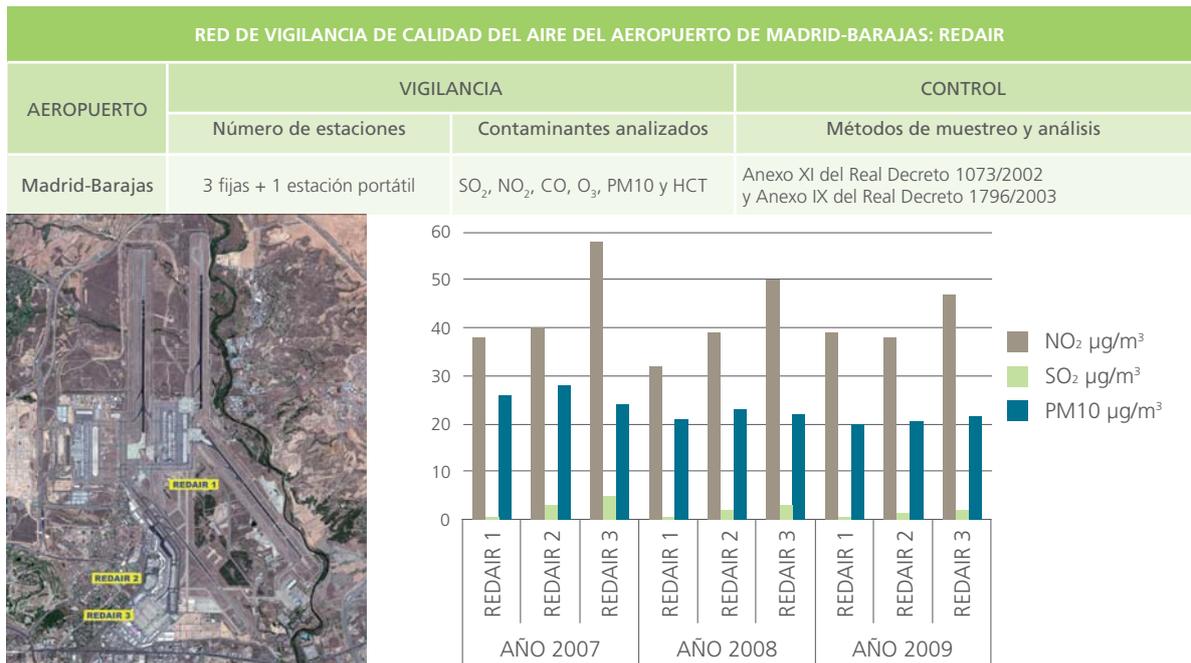
7.- Durante el año 2009 y debido a un fallo en el sistema de calidad del aire no se pudieron obtener datos para este aeropuerto.

La caracterización de la contaminación atmosférica

El control y la vigilancia de la contaminación atmosférica constituyen una práctica común en varios aeropuertos de Aena. El primer paso consiste, generalmente, en caracterizar las fuentes contaminantes a partir de todos los elementos que intervienen en la operación habitual del aeropuerto: aeronaves, vehículos de apoyo en tierra (GSE) y unidades auxiliares de energía (APU); vehículos privados de pasajeros, transporte público y personal que accede al aeropuerto; y fuentes estacionarias (plantas de cogeneración, calderas de gasóleo y plataformas de prácticas contra incendios, etc).

Esto proporciona un **inventario de emisiones** representativo de un período determinado, normalmente un año, que muestra la contribución de cada fuente al total de las emisiones generadas.

Debido al efecto del viento y de otros factores meteorológicos, es necesario evaluar el grado de concentración



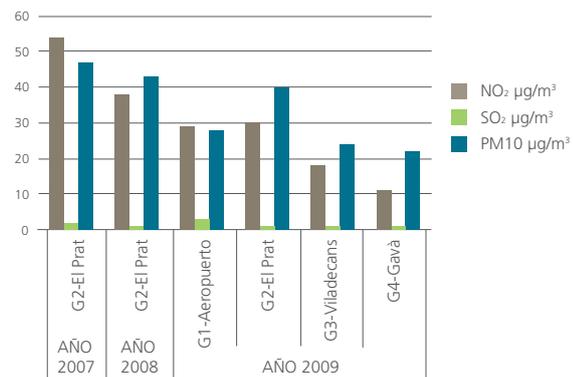
Aspectos clave:

- Desde el año 2002, Aena tiene suscrito un convenio de colaboración con la **Comunidad de Madrid**, en materia de evaluación y control de la calidad del aire.
- Por medio de dicho convenio, Aena y la Comunidad de Madrid, se comprometen a colaborar en el control y mejora de la calidad del aire ambiente en el territorio de la Comunidad, facilitar el intercambio de información y establecer criterios comunes de control y garantía de calidad en sus respectivas redes de vigilancia.



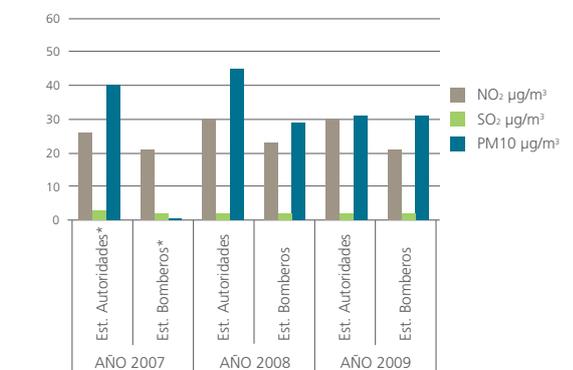
RED DE VIGILANCIA DE CALIDAD DEL AIRE DEL AEROPUERTO DE BARCELONA

AEROPUERTO	VIGILANCIA		CONTROL
	Número de estaciones	Contaminantes analizados	Métodos de muestreo y análisis
Barcelona	4	CO, NO, NO ₂ , O ₃ , SO ₂ , PM2,5, PM10, Pb y C ₆ H ₆	Anexo XI del Real Decreto 1073/2002 y Anexo IX del Real Decreto 1796/2003



ESTACIONES DE VIGILANCIA DE CALIDAD DEL AIRE DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA

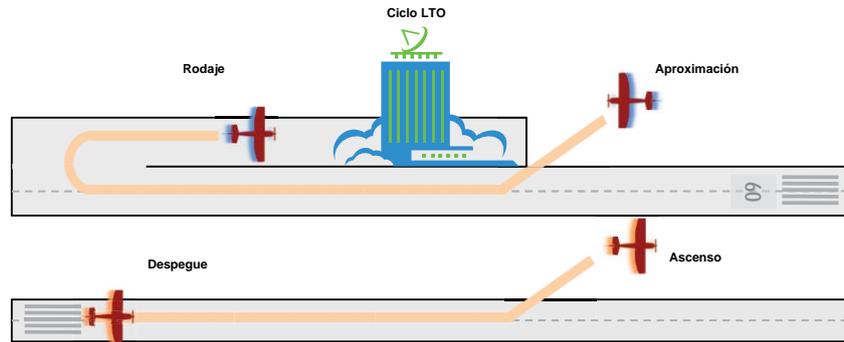
AEROPUERTO	VIGILANCIA		CONTROL
	Número de estaciones	Contaminantes analizados	Métodos de muestreo y análisis
Málaga	2	CH ₄ , CO, NMCH, NO, NO ₂ , O ₃ , PM10 y SO ₂	Anexo XI del Real Decreto 1073/2002 y Anexo IX del Real Decreto 1796/2003.



de estos contaminantes en la atmósfera. La confluencia de tres factores: horas del día con tendencia a representar una mayor estabilidad atmosférica, predominio de vientos con direcciones tales que arrastren la contaminación de origen aeroportuario a poblaciones circundantes y la propia actividad aeroportuaria; permiten determinar las zonas del entorno del aeropuerto donde existe una mayor probabilidad de que se produzcan superaciones de los valores límite establecidos en la normativa. En función de este análisis, se obtienen unas **curvas de isoconcentración** que permiten apreciar la densidad de cada contaminante en distintas áreas y evaluar el cumplimiento de los valores límites

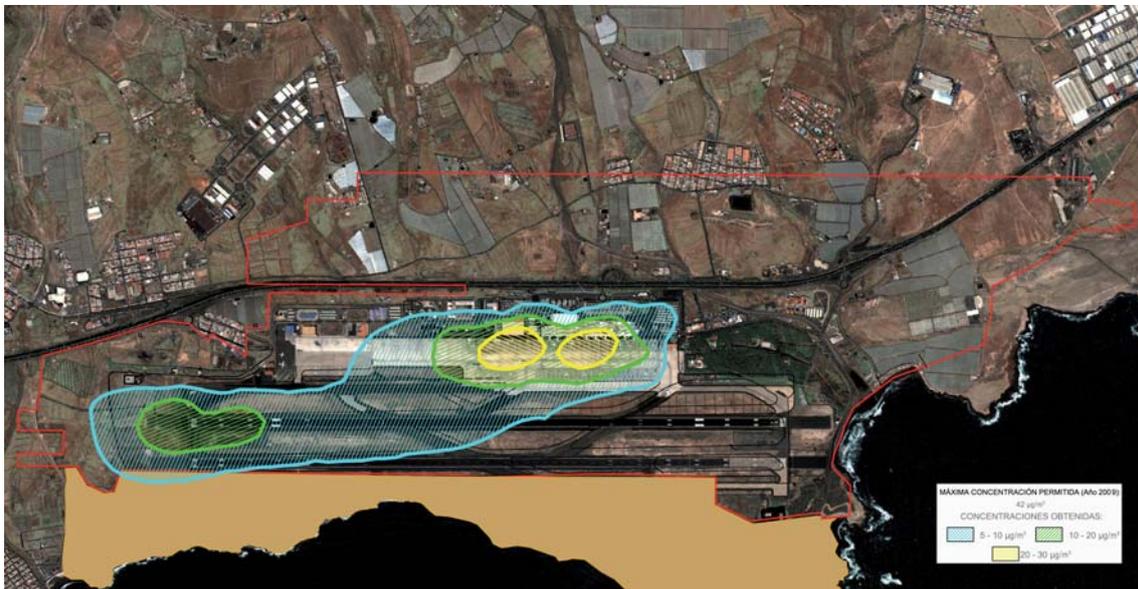
aplicables para la protección de la salud humana y ecosistemas. Además de ello, estas curvas proporcionan información de los umbrales de alerta en zonas y aglomeraciones.

Como consecuencia de los resultados obtenidos, y de la situación de la red de control de la calidad del aire en la región de estudio, Aena analiza la necesidad de instalar o ampliar la red existente con nuevas estaciones de medición de la calidad del aire. En 2009, Aena ha elaborado los programas de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire en los aeropuertos de **Gran Canaria** y **Reus**.



Fuente: Elaboración propia, a partir de "ICAO Environmental Report 2007"

Curvas de isoconcentración de óxidos de nitrógeno (NOx)



Fuente: Programa de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire – Aeropuerto de Gran Canaria (2009)

Ámbitos de actuación:

Reduciendo las emisiones "en tierra"

Las emisiones asociadas a las actividades "en tierra" proceden fundamentalmente de los vehículos operados por Aena y por otras compañías suministradoras de servicios en plataforma (operadores de "handling"), así como de las unidades auxiliares de energía (APU) o unidades de energía en tierra (GPU) que suministran electricidad a las aeronaves durante la fase previa o posterior al despegue y aterrizaje.

- El suministro de energía eléctrica a 400 Hz desde un sistema incorporado a la pasarela, tiene la ventaja de hacer innecesaria la utilización de APU, que además de ser fuente de emisiones, dado que consume combustible, es generadora de ruido. Aunque el uso de este tipo de servicio no siempre es posible técnicamente, trabajamos con las compañías aéreas

para incrementar y extender el uso de estos sistemas en toda la red de aeropuertos.

- Para minimizar las emisiones procedentes de los vehículos que operan en el aeropuerto, Aena implementa programas de sustitución de vehículos de apoyo en tierra (GSE) para, de manera voluntaria y consensuada con los operadores de "handling", reemplazar aquellos vehículos más contaminantes por otros de tecnología alternativa o eco-limpios. En 2009, Aena ha elaborado un programa de estas características para el aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Los accesos terrestres a los aeropuertos constituyen otra área clave de reducción de emisiones. Los



vehículos, tanto públicos como privados, que circulan por los accesos y los aparcamientos de los aeropuertos son fuentes de emisiones que pueden ser atajadas mediante **planes de movilidad sostenible**. El uso del transporte público, como el autobús, tren o metro, reduce las emisiones así como la congestión de tráfico en el acceso a las terminales aeroportuarias.

En el capítulo de “Nuestras Comunidades y la Sociedad” de esta memoria, se detallan los acuerdos suscritos en 2009 por Aena para el fomento de la intermodalidad.

EVALUACIONES AMBIENTALES

En lo que respecta a la **evaluación de impacto ambiental de proyectos** de infraestructuras aeroportuarias e instalaciones de Navegación Aérea, Aena planifica, coordina y elabora la documentación necesaria para someter a evaluación ambiental aquellos proyectos que por sus características así lo requieran.

El procedimiento de evaluación de impacto ambiental culmina con la formulación, por parte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, de la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental (DIA), la cual determina las medidas que deben establecerse para la protección del medio ambiente durante las fases de obra y explotación del proyecto evaluado. Con el fin de asegurar el cumplimiento de todos los

Mejoras operacionales

La gestión de los tiempos de rodadura de las aeronaves y del estacionamiento en plataforma, además de beneficios tanto para las compañías como para Aena, tiene consecuencias ambientales positivas a través de la reducción del consumo y emisiones. Evidentemente, algunas de estas medidas son difíciles de adoptar en situaciones de déficit de capacidad, pero otras son fáciles de implementar y sólo requieren cambios en los procedimientos operativos.

condicionados recogidos en cada una de DIA's obtenidas, Aena lleva a cabo Programas de Vigilancia Ambiental definidos tanto para la fase de obra como de explotación de cada uno de los proyectos. Dichos Planes de Vigilancia Ambiental incluyen el control y seguimiento de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas tanto en el Estudio de Impacto Ambiental como en la DIA correspondiente.

En el ámbito de la **evaluación ambiental estratégica de los instrumentos de planificación**, Aena ha concluido la tramitación ambiental de la revisión de nueve Planes Directores de aeropuertos, mediante la redacción junto con el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino de la correspondiente Memoria Ambiental.

BIODIVERSIDAD – EL MEDIO NATURAL Y AENA

Al objeto de compatibilizar la conservación del patrimonio natural del territorio con la operatividad aeroportuaria, la funcionalidad de sus instalaciones y las condiciones de seguridad en el tráfico aéreo, Aena lleva a cabo diversas medidas de protección y conservación de los espacios naturales existentes en el interior de los aeropuertos, así como iniciativas para conservar y promocionar espacios naturales en los que se ubican instalaciones de Aena.

En la mayoría de las ocasiones, dichos hábitats suelen encontrarse ubicados en zonas altamente antropizadas, rodeadas, muchas veces, de polígonos industriales e infraestructuras viarias, de manera que su ubicación en el interior del aeropuerto puede suponer una cierta

preservación frente a los desarrollos urbanísticos y de infraestructuras que se están llevando a cabo en los alrededores de estos espacios naturales.





SUPERFICIE PROTEGIDA EXISTENTE EN EL INTERIOR DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO***	SUPERFICIE (HA)
ENP - Espacios Naturales Protegidos por alguna figura estatal o autonómica	77,79
ZEPA* - Zona de Especial Protección para las Aves según la Directiva 79/409CEE, de 2 de abril	263,18
LIC* - Lugar de Importancia Comunitaria de acuerdo a la Directiva 92/43/CEE de 21 de mayo de 1992	118,67
HIC** - Hábitats de Importancia Comunitaria según la Directiva 92/43/CEE de 21 de mayo de 1992	358,31
IBA - Área de importancia para las Aves declaradas por Birdlife/Seo	1.436,75
Total	2.254,45

(*) Se ha tomado los datos relativos a ZEPAs y LICs propuestos en julio de 2004 excepto los aeropuertos de Canarias que se han considerado para las ZEPAs y LICs de septiembre de 2001.

(**) La superficie de Hábitats de Interés Comunitarios Prioritarios es de 5,92 ha.

(***) No se incluye el aeropuerto de Madrid-Torrejón de Ardoz.

AENA CELEBRA EL DÍA DEL MEDIO AMBIENTE

El Aeropuerto de Palma de Mallorca ha acogido las VII Jornadas de Sistemas de Gestión Ambiental, a las que se invita a los responsables de Medio Ambiente de todos los aeropuertos españoles. Estas jornadas, que Aena organiza cada año en fechas cercanas al Día del Medio Ambiente, y que en esta ocasión han tenido lugar en Mallorca, son una muestra más de la importancia que nuestra organización da a la protección del medio ambiente y de su contribución a la sostenibilidad del transporte aéreo. El programa incluyó una serie de conferencias y foros para poner en común las experiencias e ideas que permiten mejorar la respuesta ante las diferentes situaciones que los aeropuertos encuentran en la gestión ambiental. También han participado en las jornadas empresas que han aportado su visión y que han presentado las últimas novedades existentes en campos como el control de ruidos, la gestión medioambiental o las certificaciones, entre otros. Además, para celebrar el Día Mundial del Medio Ambiente, los cerca de 50 asistentes a las jornadas han plantado en Can Reviu un pino por cada aeropuerto de la red de Aena.

El Aeropuerto de Jerez se sumó a los actos del Día Mundial del Medio Ambiente con la organización de una exhibición de aves rapaces que despertó el interés de los espectadores, en su mayoría niños. Halcones, águilas reales y búhos surcaron el cielo en un ejercicio de pericia y potencia. Además, bajo el título "Visiones de África", el responsable de Medio Ambiente del aeropuerto expuso una muestra de 30 fotografías tomadas en el continente africano.

El director del Aeropuerto de Lanzarote, presidió las III Jornadas Ambientales con motivo de la celebración del Día del Medio Ambiente. Durante el acto se resaltó la importancia de la futura Aula Medioambiental, que implicará a los centros escolares.





AEROPUERTO	PRINCIPALES ACTUACIONES 2009 DE PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y EL PATRIMONIO SOBRE EL ENTORNO NATURAL DEBIDO A LAS ACTUACIONES DE AMPLIACIÓN DE LOS AEROPUERTOS E INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA
A CORUÑA	• Traslado de horreo
ALMERÍA	• Informe sobre la presencia de la especie <i>Theba subdentata helicella</i> (Wood 1828) en el ámbito de las obras de urbanización de la zona de servicios del aeropuerto, salvaguarda durante los trabajos de desbroce de los ejemplares de la especie existentes en el ámbito de las parcelas afectadas por las obras de ampliación del aeropuerto y reubicación en hábitats similares y próximos a la zona de actuación.
CORDOBA	• El Aeropuerto de Córdoba ha donado a la ciudad un total de 45 ejemplares de palmeras que estaban plantadas en los terrenos de ampliación del aeropuerto. Estos ejemplares se encuentran actualmente en el vivero municipal, donde se está procediendo a su cuidado y recuperación.
FUERTEVENTURA	• Trasplante de 8 ejemplares de palmeras wasintonias (<i>Washingtonia filifera</i>) con motivo de las obras de ampliación del área terminal. • Construcción de dos barreras vegetales: una de 85.000 m ² , frente a la población de El Matorral, y otra, de 14.813 m ² en la zona norte del aeropuerto, con especies arraigadas en Fuerteventura, para conseguir una integración paisajística del aeropuerto con el entorno y una disminución del impacto acústico.
CÓRDOBA, MÁLAGA, ALMERIA	• Batidas de fauna previas al inicio de las obras con el objetivo de localizar nidos de especies de interés de conservación así como para definir medidas preventivas para proteger la fauna en la fase de obras de las zonas de estudio durante el período de reproducción de la fauna.
HUESCA-MONFLORITE	• Repoblación del Monte D.G.A. HU-1.128 del término municipal de Eyerbe (Huesca) como medida compensatoria.
MÁLAGA	• Ajardinamiento de la urbanización de la nueva central eléctrica con especies arbóreas procedentes de otras zonas del aeropuerto afectadas por las obras de ampliación del aeropuerto.
MENORCA	• Ajardinamiento de la zona de acceso al edificio terminal frente a la antigua terminal de carga, aprovechándose algunos ejemplares de "Ullastre" (acebuche) que estaban afectados por otras obras en el recinto. Este jardín cumple con la idea del aeropuerto de convertir en lo posible las zonas ajardinadas en terreno natural, utilizándose especies autóctonas y limitando en lo posible las praderas, consiguiendo de este modo un importante ahorro tanto de agua como de mantenimiento.
PALMA DE MALLORCA	• Limpieza molino protegido.
REUS	• Conservación y mantenimiento de ejemplares arbóreos con interés de conservación estético, paisajístico y/o natural (olivos, tilos y frutales) con motivo de la ejecución de diversas obras en el aeropuerto.
PALMA DE MALLORCA	• Limpieza molino protegido.
REUS	• Conservación y mantenimiento de ejemplares arbóreos con interés de conservación estético, paisajístico y/o natural (olivos, tilos y frutales) con motivo de la ejecución de diversas obras en el aeropuerto.

AENA COLABORA CON OTRAS ENTIDADES EN LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Durante el año 2009 Aena ha llevado a cabo los siguientes convenios:

- Convenio de colaboración con la agencia "Menorca Reserva de Biosfera" mediante la cesión por parte de Aena de espacios para la promoción y difusión en el aeropuerto de los proyectos Life+ Boscos y Life+ Reneix a desarrollar por la agencia en la isla de Menorca.
- Convenio de colaboración con la diputación de Barcelona para la ejecución, desarrollo y seguimiento de dos proyectos para la preservación del águila perdicera en el parque Natural de Garraf.
- Convenio de colaboración con Ayuntamiento de San Fernando para la adquisición por parte de Aena de 400 hectáreas para su restauración medioambiental, mediante la replantación de árboles y, después de un período de mantenimiento de dos años, durante el primer trimestre de 2013, procederá a ceder su gestión a la Comunidad de Madrid.
- En Santander, mantenimiento del convenio de colaboración con la Fundación Naturaleza y Hombre, en relación con la ordenación de la Charca de Raos.
- La Gomera, mantenimiento de convenio de colaboración con el Centro de Recuperación del Lagarto Gigante (*Gallotia bravoana*) de la Gomera.

EXPOSICIÓN SOBRE LAS AVES, VIAJEROS SIN FRONTERAS

El aeropuerto de Albacete, a través de la Fundación Aena, acogió en sus instalaciones la exposición "Las aves, viajeros sin fronteras", una muestra con un enfoque didáctico y educativo cuyo objetivo principal es iniciar a los más jóvenes en la ornitología. Los visitantes se informaron sobre las migraciones de las aves, los sistemas de anillado y la colección de nidos naturales clasificados por aves, así como de los materiales que han empleado para su construcción.



JORNADAS SOSTENIBLES EN EL AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA

VII JORNADAS SGA DE AEROPUERTOS

En junio de 2009 se celebraron en Palma las VII Jornadas SGA de Aeropuertos, un evento que supuso un acercamiento en materia de gestión medioambiental entre los diferentes aeropuertos españoles, además de una plataforma para exponer ideas y nuevos proyectos.

II JORNADA DE MEDIO AMBIENTE Y I DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Durante el mes de diciembre de 2009 la celebración de las segundas Jornadas de Medio Ambiente y las primeras de Prevención de Riesgos Laborales, han concluido con la entrega a Iberia Airport Services del Premio a la mejor gestión en Medio Ambiente y a Spanair del Premio a la mejor gestión en Prevención de Riesgos Laborales. Las jornadas se enmarcan dentro de la política que mantiene el aeródromo palmesano en materia de medio ambiente y prevención de riesgos laborales, siendo éste uno de los principales compromisos de su plan de gestión.

El propósito de estos premios es reconocer la labor de aquellas empresas que han implantado medidas para mejorar en la gestión del medio ambiente y en la prevención de riesgos laborales durante este año. El jurado ha estado compuesto por miembros de la Conselleria de Medi Ambient, la CAEB (Confederación de Asociaciones Empresariales de Baleares), AENOR, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de Palma, la Asociación de Mutuas de Trabajo y Aena.

Para el Aeropuerto de Palma de Mallorca, el cuidado de la naturaleza y el respeto a las poblaciones vecinas son dos objetivos fundamentales. Su sistema de gestión ambiental está certificado por AENOR según la norma ISO 14001 desde el año 2002 y además está trabajando para conseguir la certificación EMAS.

Tras la presentación a cargo del director del aeropuerto, se han desarrollado diversas ponencias informativas sobre los diferentes sistemas de gestión ambiental, EMAS, ISO 14001 y EEE, la utilidad que tiene para las empresas adoptarlos, los criterios de la Inspección de Trabajo en materia de coordinación en actividades empresariales y los resultados del control ambiental de empresas en el aeropuerto.

El aeropuerto plantea como una de sus metas la aplicación de criterios de sostenibilidad en las instalaciones aeroportuarias con el fin de convertirse en un aeropuerto sostenible. La variable ambiental se incorpora en todas las etapas de su actividad, planificación, proyecto, construcción y prestación del servicio, permitiendo la definición de medidas de protección, compensación y corrección que minimicen los impactos que potencialmente se asocian a la actividad aeroportuaria.



Aspecto clave:

- Aena está elaborando una guía de árboles singulares de sus aeropuertos para promover la sensibilización sobre su conservación.



MADRID-BARAJAS AMPLÍA SU 'PULMÓN VERDE'

El Aeropuerto de Madrid-Barajas ha llevado a cabo un programa de restauración arbórea en el recinto aeroportuario, principalmente en las zonas públicas del mismo, en el que se han plantado más de 2.700 árboles, ampliando las zonas verdes a más de 110 hectáreas. La restauración, iniciada en noviembre de 2009, ha supuesto la plantación de 2.740 nuevos pinos piñoneros y el trasplante de otros 26 ejemplares, y se enmarca en las medidas contempladas en la Ley de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid. Con esta actuación el Aeropuerto amplía su 'pulmón verde', compuesto, principalmente, por la masa arbórea existente junto al campo de vuelo –una zona de pinares de aproximadamente 90 ha donde coexisten especies como el pino piñonero, el pino carrasco y arizónicas- y otras 20 ha de zonas ajardinadas que rodean las Terminales y otras áreas urbanizadas, con especies como el ciprés de agua, el cedro, el olivo, el álamo o el enebro entre otros.

Estas zonas arbóreas desempeñan un importante papel como sumideros de carbono a través de la fijación de CO₂, mediante la fotosíntesis, compensándose más de 476 toneladas de CO₂ al año, de las que alrededor de 54 toneladas serán fijadas por las nuevas plantaciones.

Además, como 'zona verde' el Aeropuerto también cuenta con una cubierta vegetal situada sobre el aparcamiento de la Terminal T4. Esta cubierta vegetal, la de mayor superficie continua de España, es una estructura de 56.000 m² sobre la que se realizó una plantación de 900.000 plantas de especies autóctonas capaces de adaptarse a las condiciones climáticas de la zona y que no necesitan ningún tipo de riego, ni siquiera en verano.

La cubierta, además de aumentar la superficie vegetal del Aeropuerto con el consiguiente efecto como sumidero natural de CO₂, permite mejorar considerablemente el comportamiento térmico del Parking P4 y la recogida de las aguas de lluvia con el consiguiente ahorro de agua.

AENA Y EL PATRIMONIO HISTÓRICO: EL AEROPUERTO NOS DESCUBRE YACIMIENTOS OCULTOS

Cabe considerar la cultura como el cuarto pilar del desarrollo, como complemento fundamental de un crecimiento sostenible basado en la creación de riqueza, su distribución y la responsabilidad hacia el medio ambiente, reforzando y aumentando los recursos que aporta al ser humano el conocer su historia y su identidad cultural. A este respecto, el Aeropuerto se superpone a un territorio utilizando los recursos del mismo, entre los que se encuentra su propio patrimonio histórico, de manera que la arqueología juega un papel relevante en la ejecución de las obras de infraestructuras de los aeropuertos.

Por ello, la situación de los aeropuertos de la red de Aena y la riqueza cultural de la Península Ibérica han hecho necesaria las gestiones arqueológicas en los aeropuertos de Córdoba, Santander, Gerona, Granada, La Gomera, Ibiza, Madrid-Barajas, Melilla, Málaga, Menorca, Reus, Sabadell, Valencia, Murcia o Alicante por la presencia de restos en los mismos. En unos casos se ha completado la carta arqueológica, en otros se han realizado prospecciones de superficie y en otros se han llevado a cabo excavaciones arqueológicas.

Durante 2009 las actuaciones más relevantes a este respecto, han sido las sucedidas en Reus, Málaga y Córdoba, que han sido la continuación de los trabajos iniciados en 2008.

Aeropuerto de Reus: Seguimiento arqueológico durante los movimientos de tierras, en los que se han detectado diversas estructuras, excavadas en el sustrato geológico, de cronología prehistórica. Estas estructuras se relacionan con usos domésticos (almacenaje, cubetas,...), así como dos enterramientos. Siguiendo las directrices establecidas por los Servicios Territoriales de Tarragona del Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, estos hallazgos se encuentran en proceso de inventariado, excavación y estudios y analíticos para definir el tratamiento final de estos restos.

Aeropuerto de Córdoba: Se ha llevado a cabo la ejecución de sondeos mecánicos para la prevención de posibles hallazgos con anterioridad a la ejecución de las obras. Durante los mismos se ha constatado la no



presencia de hallazgos en el área de prospectada, quedando 33 catas sin realizar que completarán la información de todo el Sistema General Aeroportuario. Por otro lado se continúa con un control arqueológico visual de los tajos de las obras.

Aeropuerto de Málaga: Se ha adjudicado el tercer expediente de arqueología para las obras de ampliación

del Aeropuerto de Málaga, durante las cuales ha concluido la excavación de los yacimientos de "Cortijo Zapata" y "La Rebanadilla" y se ha localizado y excavado parcialmente la necrópolis fenicia de "San Isidro", así como el yacimiento calcolítico de "Vía Férrea". Parte de las estructuras funerarias localizadas en éste último se están trasladando para su exposición al museo del propio Aeropuerto. Gestión del agua

GESTIÓN DEL AGUA

Reducir el consumo de agua y asegurar la calidad de las aguas, objetivos ambientales de Aena

El principio de racionalización del consumo de recursos naturales, incluido en la Política Medioambiental de Aena, es aplicado mediante procedimientos de control y seguimiento del consumo del agua, siendo los aeropuertos, de entre todas las infraestructuras de Aena, los mayores consumidores, tanto por el número de personas que utilizan sus instalaciones (trabajadores y usuarios), como por el tamaño de las mismas. El consumo de agua en los aeropuertos está ligado al consumo humano, riego de zonas verdes, actividades de limpieza, servicio contra incendios y ejecución de obras.

El consumo de agua por fuente

Pese a las ampliaciones ejecutadas en las infraestructuras de Aena durante el año 2009, gracias a las medidas de ahorro y eficiencia aplicadas en los distintos aeropuertos, el consumo de agua no ha aumentado forma significativa.

Sin embargo, hay que señalar que el aumento en el agua extraída de pozo respecto a 2008 ha sufrido un aumento, debido a que se han incluido los datos de algunos aeropuertos que no habían sido contabilizados anteriormente (El Hierro, Granada, Barajas, Menorca, Santiago y Zaragoza) y, por otro lado, al aumento de infraestructuras de otros aeropuertos.

CONVENIO CON EL AYTO. DE VILLANUBLA

Aena ha firmado un convenio de colaboración establecido con el Ayuntamiento de Villanubla (Valladolid) y para la construcción, financiación, mantenimiento y utilización de una estación depuradora de aguas residuales.

SISTEMAS DE CONTROL DE AGUAS RESIDUALES, PLUVIALES Y SUPERFICIALES

En los aeropuertos se realizan controles periódicos de las aguas por organismos de control autorizados para conseguir un seguimiento de su calidad en todo el recinto aeroportuario.

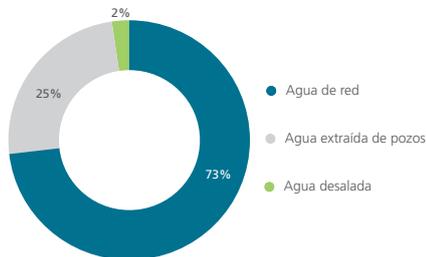
Además, desde el año 2004, Aena está realizando un estudio sobre redes de saneamiento y drenaje, instalaciones de tratamiento y vertidos de aguas en los aeropuertos, analizando las posibles alternativas de gestión de aguas residuales y pluviales con el objetivo de asegurar el cumplimiento de la legislación aplicable, así como mejorar el rendimiento de los sistemas de depuración y los costes de explotación

Para evitar que los hidrocarburos tales como aceites, grasas, gasolina y queroseno de aviación, se derramen accidentalmente en las plataformas, durante el abastecimiento de las aeronaves o en los hangares donde existen oficinas con tanques de lavado de piezas y otros semejantes, los aeropuertos disponen de separadores de hidrocarburos.

La canalización de las aguas contaminadas con residuos se realiza en todo el área de mantenimiento de las aeronaves y vehículos de apoyo que operan en el aeropuerto. Así, las aguas con hidrocarburos se canalizan conjuntamente con las pluviales hasta el sistema separador hidrocarburos que garantiza que las aguas tratadas poseen calidad suficiente para ser vertidas a las redes pluviales, cauces y/o alcantarillas dependiendo del caso.

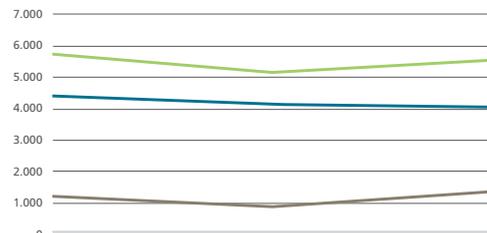


Consumo de agua 2009 por fuentes
Total = 5.545,63



(*) Los datos proporcionados para el 2007-2008 incluyen al 92% de los aeropuertos y al 100% de instalaciones de Navegación Aérea (NA)
 (*) El dato de consumo de agua para 2009 incluye al 96% de los aeropuertos y al 100% de los centros de NA

Consumo de agua en Aeropuertos y Navegación Aérea



	2007*	2008*	2009*
Agua de red	4.404,78	4.140,78	4.056,52
Agua extraída de pozos	1.227,30	888,52	1.361,46
Agua desalada	104,48	125,75	127,66
Total	5.736,56	5.155,16	5.545,63

Iniciativa de mejora en el consumo de agua

1. DISMINUIR EL CONSUMO		
AGUA POTABLE	<ul style="list-style-type: none"> Construcción y puesta en funcionamiento de una desaladora de agua de mar en el aeropuerto de Fuerteventura. Renovación del sistema de almacenamiento y red de distribución de agua en aeropuerto y la escuela de vuelo de Huesca. 	<ul style="list-style-type: none"> Instalación de un sistema de recuperación de agua de prácticas del Servicio de Extinción de Incendios en los aeropuertos de León y Santander. Aumento instalación de riego por goteo, en el aeropuerto de León. Ajuste caudal de agua en grifos y fluxores de Terminal, en el aeropuerto Málaga.
AGUA POZO	<ul style="list-style-type: none"> Construcción de depósito para recoger agua de lluvia de la cubierta del edificio terminal en Ibiza. Aplicación del concepto de jardinería sostenible en el aeropuerto Barcelona. Instalación de sistema de recuperación de agua de prácticas del SEI en el aeropuerto de Menorca. 	AGUA DESALADORA
		<ul style="list-style-type: none"> Instalación de urinarios que no emplean agua al ir realizando reformas, en los aeropuertos de Málaga y San Sebastián. Los grifos de la T1 de Barcelona tienen aireadores y paros voluntarios que permiten ahorrar un 15% del recurso hídrico.
		<ul style="list-style-type: none"> Disminuir el consumo de agua de riego de desaladora por ordenación de vegetación, en el aeropuerto Lanzarote. Estudio de viabilidad de conexión a la red pública de suministro de agua potable en Salamanca.
2. MEJORAR EL CONSUMO		
	<ul style="list-style-type: none"> Instalación de contadores para mejorar la segregación del consumo Aena/ no Aena en Alicante y Murcia, Santander y Vigo en pozos abastecimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> Estudio del consumo actual del recinto aeroportuario, según los usos de: consumo humano, riego, SEI en Almería.
		<ul style="list-style-type: none"> Seguimiento y control de consumo de agua en obras ejecutadas por empresas externas en El Hierro.
3. CONTROLAR LAS FUGAS		
	<ul style="list-style-type: none"> Control de posibles fugas en la red de agua potable en el aeropuerto de El Hierro. 	<ul style="list-style-type: none"> Sectorización de la red de distribución de agua potable en el aeropuerto de Santander.
		<ul style="list-style-type: none"> Instalación de llaves de corte para disminuir el impacto de posibles fugas en el aeropuerto de Vigo.
4. SENSIBILIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE ESTUDIOS		
	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilizar mediante campañas al personal y/o usuarios de las terminales de aeropuertos es una medida encaminada a mejorar el consumo de agua que se ha llevado a cabo en los aeropuertos de El Hierro y Santander (para el personal de Aena) y en el aeropuerto de Málaga (personal y usuarios del Terminal). 	<ul style="list-style-type: none"> En la Dirección regional de Canarias, se planteó como objetivo reducir el consumo de agua durante el año 2009. Para alcanzarlo, se procedió a colocar cartelería sobre cómo ahorrar agua en distintos puntos del ACC Centro de Control del Aeropuerto así como en las Torres. Se ha conseguido reducir el consumo de agua en un 20% respecto a 2008.

En la Dirección Regional Este de Navegación Aérea, en el año 2009 se planteó como objetivo la optimización del consumo de agua, con vencimiento en 2011. Para alcanzar este objetivo, se establecieron las siguientes actuaciones: instalación de contadores de consumo de agua, elaboración de una base de datos de consumo de agua, estudio de los datos recopilados para identificar las posibilidades de reducción del consumo de agua y elaboración de un programa de reducción de consumos. Todas ellas se encuentran en proceso conforme a los plazos establecidos.



GESTIÓN DE RESIDUOS

La gestión de residuos ha sido siempre objeto de preocupación por parte de Aena, tal y como queda reflejado en su Política Medioambiental. Por eso, en sus aeropuertos se llevan a cabo diversas actuaciones para la selección, reducción, reutilización y reciclaje de todo tipo de residuos al objeto de minimizar su generación.

Los principales esfuerzos están encaminados al reciclaje o valorización de los residuos no peligrosos

Existen plantas de transferencia de residuos urbanos en aquellos aeropuertos que generan un mayor volumen de residuos como Madrid-Barajas, Barcelona, Tenerife Sur y Málaga, cuya planta fue premiada en febrero de 2004 por Ecoembes. Asimismo, cabe destacar el empleo de restos vegetales para la generación de compost o de lodos de depuradora como abono para las zonas ajardinadas, entre otras medidas adoptadas por los aeropuertos, en el ámbito de reciclaje y reutilización de residuos.

En este sentido, se considera residuo valorizado todo el que se recoge selectivamente con el objetivo de darle como destino el reciclaje (papel, vidrio, chatarra, madera, plástico, etc.) y el compostaje o aprovechamiento agrícola/jardinería (lodos de EDAR y residuos de jardinería).

Así, entre otras medidas adoptadas por los aeropuertos, en el ámbito de reciclaje y reutilización de residuos, cabe destacar el empleo de restos vegetales para la generación de compost o de lodos de depuradora como abono para las zonas ajardinadas.

La totalidad de los residuos peligrosos es convenientemente gestionada

La mayor parte los residuos peligrosos generados en los aeropuertos, corresponden al agua y mezclas acuosas

INDICADOR (*)	2007	2008	2009
Total residuos no peligrosos generados en aeropuertos (toneladas)	45.042 ^(a)	43.109 ^(b)	41.312 ^(c)
Total residuos peligrosos generados en aeropuertos (toneladas)	877 ^(d)	773 ^(d)	365 ^(f)

(*) Los datos difieren de los presentados en las Memorias de 2007 y 2008 debido a que se han recalculado posteriormente

(a) Los datos incluyen al 85,1% de los aeropuertos

(b) Los datos incluyen al 93,4% de los aeropuertos

(c) Los datos incluyen al 93,4% de los aeropuertos

(d) Los datos incluyen al 83% de los aeropuertos

(e) Los datos incluyen al 83% de los aeropuertos

(f) Los datos incluyen al 89,4% de los aeropuertos



Aeropuerto de Málaga

hidrocarbурadas, residuo resultante de las acciones de mantenimiento de los separadores de hidrocarburos ubicados en las plataformas de estacionamiento. El resto de los residuos peligrosos procede principalmente del mantenimiento de los sistemas de iluminación del aeropuerto (lámparas y luminarias) y del mantenimiento mecánico de vehículos y equipos del aeropuerto (aceites, filtros, baterías, etc).

Las iniciativas desarrolladas por Aena en el campo de los residuos peligrosos, están encaminadas a priorizar la valorización y la ausencia o minimización de los riesgos derivados de la manipulación y almacenamiento temporal de estos residuos. Para ello, en los aeropuertos se construyen zonas de almacenamiento de residuos peligrosos, que reúnen las condiciones de seguridad adecuadas para garantizar su contención en caso de derrame accidental.

El total de residuos peligrosos generados en 2009 ha sufrido un descenso significativo debido a que la limpieza de las plantas separadoras⁸ de hidrocarburos se ha realizado con una frecuencia superior a la anual, por lo que pueden producirse desviaciones en un análisis año a año, ya que dichas limpiezas no se han realizado con una periodicidad anual.

8.- Ver desglose por tipología de residuos en la tabla adjunta en la página siguiente.



RESIDUOS URBANOS Y NO PELIGROSOS (TONELADAS) ^(*)			
TIPOLOGÍA	2007 ⁽¹⁾	2008 ⁽²⁾	2009 ⁽³⁾
Basura orgánica y otros residuos urbanos sin segregar	38.048	35.038	32.749
Papel y cartón	2.603	3.572	3.757
Lodos de depuradora	1.615	1.630	894
Envases (latas, plásticos, bricks, etc)	946	869	678
Restos de jardinería	747	790	1.959
Madera y palets	291	411	344
Chatarra	303	311	486
Vidrio	291	311	360
Plástico	172	158	63
Neumáticos	22	16	19
Tóner y cartuchos de tinta	4	3	3
TOTAL	45.042^(a)	43.109^(b)	41.311^(c)

- (*) Los datos difieren de los presentados en las Memorias de 2007 y 2008 debido a que se han recalculado posteriormente
- (a) Los datos incluyen al 85,1% de los aeropuertos
- (b) Los datos incluyen al 93,4% de los aeropuertos
- (c) Los datos incluyen al 93,4% de los aeropuertos

RESIDUOS PELIGROSOS (TONELADAS) ^(*)			
TIPOLOGÍA	2007 ^(d)	2008 ^(e)	2009 ^(f)
Lodos de separadores de hidrocarburos	660	533	42 ^(g)
Fluorescentes y lámparas con mercurio	21	20	18
Baterías usadas de plomo	33	37	79
Aceites usados	37	25	33
Filtros usados	3	2	6
Material impregnado con sustancias peligrosas	37	25	31
Envases vacíos que han contenido sustancias peligrosas	13	27	8
Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos	73	104	148
TOTAL	877	773	365

- (*) Los datos difieren de los presentados en las Memorias de 2007 y 2008 debido a que se han recalculado posteriormente
- (d) Los datos incluyen al 83% de los aeropuertos
- (e) Los datos incluyen al 83% de los aeropuertos
- (f) Los datos incluyen al 89,4% de los aeropuertos
- (g) La disminución de este tipo de residuo se debe a que la limpieza de las plantas separadoras de hidrocarburos se realiza con una frecuencia superior a la anual, por lo que pueden producirse desviaciones en un análisis año a año, ya que dichas limpiezas no se realizan con una periodicidad establecida

SENSIBILIZACIÓN AMBIENTAL

Adicionalmente a otras iniciativas, ya sea a través de carteles, pegatinas o clases formativas, se propagan mensajes de sensibilización a todo el personal de Aena y compañías aéreas al objeto de favorecer el reciclaje de los residuos y la correcta gestión de los mismos.

Iniciativas encaminadas a reducir la generación de residuos y su valorización

1. REDUCCIÓN DE RESIDUOS		
<ul style="list-style-type: none"> Eliminación de residuos de lámparas de cuarzo-yodo sustituidas por otro tipo de lámpara sin halógenos metálicos en el aeropuerto Alicante. Reparto de 250 bolsas reutilizables (de tela) a los trabajadores del aeropuerto, para sensibilizar sobre la reducción del uso de las bolsas de plástico, en el aeropuerto de La Palma. 	<ul style="list-style-type: none"> Fomento del uso de consumibles informáticos reciclados en el aeropuerto de La Palma. Utilización de lámparas de bajo consumo, requisito que se ha incluido también en los proyectos de remodelación futuros del aeropuerto de Málaga 	<ul style="list-style-type: none"> Contratación de un sistema de reducción de lodos de separadores de hidrocarburos al extraerlos en el aeropuerto de Valencia. Reutilización de los productos absorbentes de derrames de sustancias peligrosas en el aeropuerto de Vitoria.
2. INCREMENTO DE LA SEGREGACIÓN DE RESIDUOS		
<ul style="list-style-type: none"> Aumento de contenedores para la recogida selectiva en distintos puntos en los aeropuertos de Fuerteventura, Palma de Mallorca, Salamanca y Valencia. Instalación de contenedores de madera para la segregación de papel en oficinas de Aena en La Palma. 	<ul style="list-style-type: none"> Implantación en locales comerciales y oficinas la recogida selectiva de la fracción papel y cartón y, en empresas de restauración, la implantación de la recogida de la línea amarilla en las instalaciones en el aeropuerto de Madrid-Barajas Recogida de envases en prefiltros en el aeropuerto de Madrid Barajas. 	<ul style="list-style-type: none"> Incorporación a los contenedores de recogida de vidrio, accesibles a cafeterías y restaurantes, del sistema VACRI, que facilita al usuario la descarga en el contenedor, en el aeropuerto Fuerteventura. Mejora de la recogida selectiva estableciendo nuevas rutas del gestor en Terminales para recoger los residuos de Aena y de empresas en el aeropuerto Madrid Barajas.
3. SENSIBILIZACIÓN AMBIENTAL		
<ul style="list-style-type: none"> Jornada de sensibilización ambiental sobre impactos producidos por residuos generados en puestos de trabajo de personal de Sección Operativa de Aena en el aeropuerto de Asturias. 	<ul style="list-style-type: none"> Campaña de sensibilización a empresas de limpieza de aeronaves sobre recuperación de papel en el aeropuerto de Tenerife Norte. Guía de buenas prácticas para el personal de Aena sobre la necesidad de segregar residuos en el aeropuerto de Salamanca. 	<ul style="list-style-type: none"> Impartir actuaciones de sensibilización y buenas prácticas sobre el uso de las bolsas de plástico a personal del aeropuerto en La Palma.

Aspecto clave:

- Aena avanza en el tratamiento de residuos al adoptar el tratamiento neumático de los residuos en la T1 de Barcelona.



El Aeropuerto de Valencia

Instaló, en el año 2009 y hasta principios del presente año 2010, una exposición en la Terminal del Aeropuerto, sobre reciclaje de plásticos, envases, papel y vidrio, en colaboración con la Fundación TRINIJOVE. Esta Fundación ayuda a personas con dificultades de inserción socio laboral y con discapacidad.

El Aeropuerto de Asturias

Se ha adherido al Convenio firmado por Aena con la empresa ERP (European Recycling Platform), para la gestión de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, en septiembre de 2009.

El Aeropuerto de Barcelona

Ha firmado un Convenio con la Fundación TriniJOVE para labores de segregación de residuos.

DISMINUYENDO EL CONSUMO DE PAPEL

La Oficina sin Papeles (OSP) del aeropuerto de Gran Canaria se creó en el año 2007 como herramienta para la integración y gestión de servicios de manera que se redujera el consumo de papel y se mejorase la calidad de los servicios ofrecidos a los clientes en cuanto a trámites administrativos se refiere.

En el 2009, se han incorporado nuevos servicios a la OSP como son: el parte Chaquetas Verdes (UE e insulares), Control Calidad limpieza, Parte Sala Vip, Parte PMR, Servicios internet/intranet/ extranet y Parte del Ejecutivo de Servicio lo que supone la eliminación definitiva de los partes en papel. El número total de solicitudes recibidas en la OSP han sido 23.686.

Para 2010 se tiene previsto incorporar nuevos servicios como Gestión de locales, Gestión de Reclamaciones, Gestión de pedidos locales o de acuerdo marco y Tarjetas de Identificación personal.

UN INNOVADOR SISTEMA DE RECOGIDA DE RESIDUOS EN LA T1 DE BARCELONA

La nueva T1 del Aeropuerto de Barcelona cuenta también con un sistema de recogida de residuos único en toda España, siendo uno de los aeródromos más avanzados a nivel internacional en cuanto a medidas medioambientales. Se trata del Sistema de Recogida Neumática (SRN) para cuatro fracciones de residuos – basura, material orgánico, papel-cartón y envases–, que permite la retirada de desechos en cualquier momento del día sin necesidad de ceñirse a los horarios preestablecidos del método tradicional.

Así, la gran ventaja de este procedimiento es la posibilidad de recoger el material en el momento justo, independientemente de la hora o el número de veces.

Los residuos son depositados en contenedores distribuidos por todo el edificio terminal. El personal autorizado recoge los residuos y accede a 16 salas en que se encuentran los puntos de vertido o “buzones” correspondientes a cada fracción. El depósito asociado a cada fracción se llena hasta alcanzar un volumen determinado que dispara el sistema de succión, vaciándose de una vez el depósito.

Al final del colector se encuentran 5 contenedores, uno para cada fracción y otro de reserva en que los residuos son compactados por una prensa a la espera de su retirada por el gestor autorizado correspondiente.

Para los residuos no tratables neumáticamente (vidrio, voluminosos, especiales) existen dependencias acondicionadas para su conservación hasta la retirada por gestor autorizado.

El SRN cuenta además con un sistema que optimiza el consumo de energía existente gracias al control de velocidad variable que permite arrancar suavemente, aplicar la velocidad necesaria en cada caso o incluso enlazar recogidas sin el paro total de ventiladores.

CARACTERIZACIÓN Y GESTIÓN DE SUELOS

Aena durante el año 2009 ha finalizado la caracterización del subsuelo de todos los aeropuertos de la red. Estas actuaciones encaminadas a la protección de

la calidad de los suelos se iniciaron en el 2004 para conocer el estado real en que se encuentran los suelos de los recintos aeroportuarios y así poder ejecutar



actuaciones de recuperación de terrenos en los aeropuertos que así lo necesitaron una vez realizados los análisis.

Garantizar la calidad del suelo

En la mayoría de los casos, la contaminación detectada en los suelos de los aeropuertos proviene normalmente de hidrocarburos por lo que las actuaciones de recuperación de los terrenos se orientan a la eliminación in situ de estos compuestos orgánicos, empleándose diferentes técnicas de descontaminación como son: biorremediación por biopilas, landfarming, bioventing, etc.

Cuando no es posible un tratamiento con técnicas económicamente viables para reducir la exposición a la contaminación, se adoptan medidas de contención in situ de la misma. En último extremo, y en casos donde no ha sido posible la recuperación del suelo mediante algún tipo de tratamiento, se procede a la gestión de las tierras en un vertedero autorizado.

En este último caso, encontramos al aeropuerto de Santander, donde se han llevado a cabo los trabajos previos para la retirada de la antigua contaminación detectada en el aeropuerto. Esta contaminación procede de antiguos rellenos procedentes del astillero que se encontraba próximo al aeropuerto. La retirada se llevará a cabo durante el año 2010.

Hasta el momento se han descontaminado pequeños terrenos en 13 aeropuertos, no obstante, Aena continúa llevando a cabo tareas de descontaminación en aquellos aeropuertos que lo requieren. En este sentido, durante 2009 se han llevado a cabo actuaciones de retirada y mantenimiento de la barrera de interceptación pasiva instalada en el aeropuerto de Palma de Mallorca, donde se ha recuperado prácticamente todo el hidrocarburo.

Seguimiento y control en todos los aeropuertos

Con la finalización de los estudios de caracterización, Aena dispone actualmente en cada uno de sus aeropuertos de una red de piezómetros que permitirá

realizar un control y seguimiento periódico de sus instalaciones para poder prevenir futuros episodios de contaminación.

INDICADORES SUELOS. AÑO 2009	
Total de aeropuertos en los que se han caracterizado suelos	47
Nº aeropuertos sin contaminación	34
Nº aeropuertos con suelos contaminados	13
Nº aeropuertos descontaminados	11
Nº aeropuertos en proceso de descontaminación	2



Aspecto clave:

- El 100% de los aeropuertos de Aena cuentan con un Estudio de Caracterización de Suelos.



Aena mantiene un **compromiso de sostenibilidad** en todas sus obras públicas

Nuestras comunidades y la sociedad



En Aena estamos comprometidos con valores como la convivencia, la integración, la cultura, el conocimiento y el medio ambiente y apoyamos proyectos que promuevan y divulguen estos valores.

Además, Aena como socia de la Fundación Empresa y Sociedad, cuya misión es promover la acción social como una parte más de la estrategia de las empresas, adquiere los siguientes compromisos:

- Mejorar su estrategia y su práctica de acción social.
- Comunicar adecuadamente su acción social, así como apoyar las actividades institucionales de la Fundación para promover la acción social en el sector empresarial.



Aena lleva a cabo colaboraciones institucionales y desarrolla iniciativas de carácter social encaminadas al fomento de la cultura, la cooperación internacional y la sensibilización ambiental. En este sentido, Aena asume el compromiso de contribuir al desarrollo social, cultural y educativo llevando a cabo proyectos de desarrollo social en colaboración con diversas instituciones, cubriendo las necesidades básicas de los colectivos más desfavorecidos.

Desde el Área de Beneficios Corporativos y Proyectos Sociales, dependiente de la Dirección de Organización

y Recursos Humanos, Aena lidera una serie de proyectos de acción social, detallados más adelante en este capítulo.

Además, tal y como se ha comentado en el capítulo correspondiente a Medio Ambiente, reducir los niveles de presión sonora existentes en el entorno de los aeropuertos y proteger la calidad de vida de las poblaciones localizadas en sus proximidades, son objetivos prioritarios para Aena. De ahí la importancia de destacar las actuaciones que Aena está realizando en este ámbito, para la insonorización de viviendas y otros edificios.

PLANES DE AISLAMIENTO ACÚSTICO EN EL ENTORNO DE LOS AEROPUERTOS

Las Declaraciones de Impacto Ambiental formuladas por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en relación a los proyectos de ampliación de los aeropuertos de la red de Aena, recogen una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias. Así, en cumplimiento de estas medidas, Aena lleva a cabo la ejecución de **Planes de Aislamiento Acústico (PAA)**, cuyo objetivo es minimizar las molestias que ocasiona, en el entorno de los aeropuertos, el ruido producido por las aeronaves en sus operaciones de despegue, aterrizaje, rodadura, pruebas de motores, etc. Para la consecución de dicho objetivo, Aena realiza actuaciones de insonorización en las viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica) y que estén situadas en el interior de las huellas acústicas de los aeropuertos (isófonas).

Según el nivel de ruido al que se encuentran sometidas estas edificaciones, las actuaciones de insonorización se caracterizan por la realización de: instalación de dobles carpinterías, aislamiento de fachadas y actuaciones en cubiertas.

PLANES DE AISLAMIENTO ACÚSTICO			
INDICADOR *	2007	2008	2009
Planes de aislamiento acústico aprobados	10	10	16
Censo de viviendas con derecho a solicitar aislamiento acústico	18.142	18.614	21.850
Viviendas en las que se han ejecutado actuaciones de aislamiento acústico	13.353	14.599	15.300

(*) Los datos anuales incluyen los de años anteriores

Aena, a través de su Oficina del Plan de Aislamiento Acústico, facilita a los interesados todo el asesoramiento necesario, acerca de la ejecución de los Planes de Aislamiento Acústico, el cual se lleva a cabo conforme al siguiente procedimiento:

- Inclusión de las viviendas en el ámbito de actuación de los Planes de Aislamiento Acústico.
- Medición acústica "in situ" del aislamiento existente en dichas viviendas que permita determinar la necesidad del aislamiento suplementario.
- Redacción y aprobación del correspondiente proyecto de aislamiento acústico.



- Ejecución y verificación de la actuación y pago de las actuaciones previa conformidad con la ejecución de las actuaciones de aislamiento realizadas.

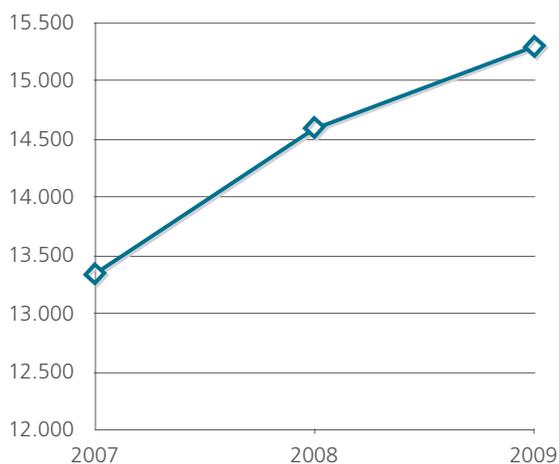
Como característica a mencionar de este procedimiento, cabe destacar su transparencia, gracias a la participación en el mismo tanto de los interesados, como de las administraciones que se encuentran en las poblaciones próximas al aeropuerto.

La ejecución de dichos Planes de Aislamiento Acústico, ha supuesto para Aena un coste de más de **207 millones de euros, durante el periodo comprendido entre los años 2000-2009.**

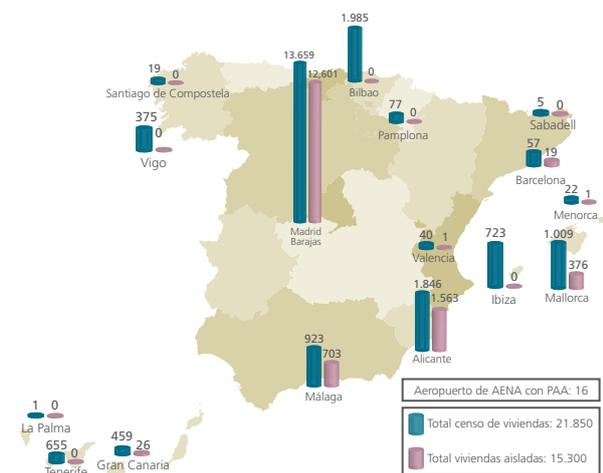
La ejecución de los diferentes Planes de Aislamiento Acústico, se gestiona y supervisa por las correspondientes Comisiones constituidas por representantes del Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Rural y Marino, Comunidades Autónomas, Ayuntamientos cuyos términos municipales se encuentren afectados por las isófonas indicadas y Aena.

Así, a fecha de 31 de diciembre de 2009, Aena ha llevado a cabo acciones para la ejecución de actuaciones de aislamiento acústico, en el entorno de los aeropuertos de Alicante, Barcelona, Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, La Palma, Ibiza, Madrid-Barajas, Málaga, Menorca, Palma, Pamplona, Sabadell, Santiago de Compostela, Tenerife Norte, Valencia y Vigo.

Viviendas en las que se han ejecutado actuaciones de aislamiento acústico



Aeropuertos en los que se ha llevado a cabo actuaciones de aislamiento acústico



Aspecto clave:

- Hasta la fecha, Aena ha llevado a cabo el aislamiento acústico de más de 15.300 viviendas y ha invertido más de 207 millones de euros en la ejecución de los Planes de Aislamiento Acústico.



AENA INSONORIZA UN CENTRO DE AFANÍAS

En 2009, Aena insonorizó el centro ocupacional Plegart-3 que la asociación para personas con discapacidad intelectual (Afanías) tiene en Paracuellos del Jarama. Estas obras, con un coste total de 610.604 euros, se encuadran dentro de la política medioambiental de Aena a través del Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto de Madrid-Barajas, por lo que no supone ningún tipo de importe para Afanías.

SE AMPLÍA EL ÁMBITO DE ACTUACIÓN DE LOS PLANES DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

A lo largo del año 2009, el desarrollo reglamentario de la Ley 37/2003 del Ruido y las últimas resoluciones formuladas por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, han provocado que el ámbito de actuación de los Planes de Aislamiento Acústico, haya quedado definido por las huellas acústicas Ld 60dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50dB(A) (19:00-23:00 h), en lugar de estar delimitado por las huellas acústicas definidas por Leq (7:00-23:00 horas) 65 dB(A) y/o Leq (23:00-7:00 horas) 55 dB(A), como estaba establecido hasta la fecha.

Dicho criterio de actuación, también ha sido aplicado en aquellos aeropuertos para los que durante el año 2009 se ha llevado a cabo la revisión de sus huellas acústicas.

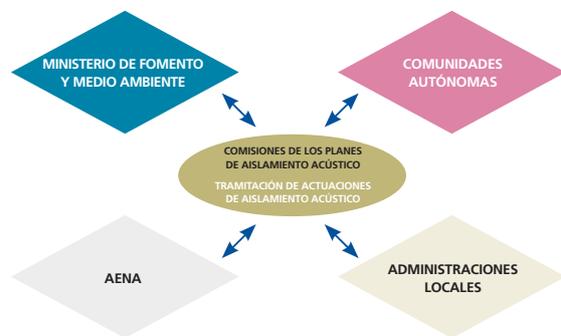
Concretamente, la aplicación de este nuevo ámbito de actuación para los Planes de Aislamiento Acústico, se ha ejecutado en los aeropuertos de Bilbao, Gran Canaria, Ibiza, Menorca, Sabadell y Vigo, para los que durante el año 2009 el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, ha formulado nuevas resoluciones de impacto ambiental, y en los aeropuertos de Alicante, Burgos, Fuerteventura, La Palma y Madrid-Cuatro Vientos, en los que durante dicho año, se revisaron sus huellas acústicas.

Gestión del diálogo: La importancia de los grupos de interés en la ejecución de los Planes de Aislamiento Acústico

Aena, para la ejecución y seguimiento de los Planes de Aislamiento Acústico, coopera estrechamente y de forma transparente con las administraciones, instituciones y comunidades del entorno de los aeropuertos. Para ello, se han constituido las Comisiones de los Planes de Aislamiento Acústico, en las que participan organismos estatales, autonómicos y locales, que se encargan de la gestión y supervisión de dichos planes.

En este contexto, la Dirección de Medio Ambiente lidera la planificación y ejecución de las actuaciones llevadas a cabo por Aena en el ámbito de los Planes de Aislamiento Acústico, correspondiendo a la Oficina de Gestión la coordinación de este proceso, mediante la realización de los estudios, trabajos y gestiones necesarias que permitan su adecuado desarrollo.

Dentro de este ámbito de la gestión del diálogo con grupos de interés, cabe destacar que, a lo largo de 2009, Aena y la Asociación Nacional de Afectados por el Impacto del Tráfico Aéreo (ANAITA), han constituido una mesa de trabajo para la discusión de



medidas que reduzcan el impacto del transporte aéreo sobre los ciudadanos.

Mediante la constitución de las Comisiones de los Planes de Aislamiento Acústico, Aena coopera de forma transparente con las administraciones, instituciones y comunidades del entorno de los aeropuertos participando estrechamente en la gestión y supervisión de dichos planes



Estos encuentros son una muestra de la disposición de Aena a un diálogo abierto e incondicional con los ciudadanos sobre las opciones para minimizar el impacto

asociado a su actividad, siempre que las posibles actuaciones que se planteen no supongan alteración de la operatividad y de la seguridad aeroportuaria.

AENA, DGAC, AESA, ASOCIACIONES DE AEROLÍNEAS Y EL COLEGIO DE PILOTOS AÚNAN ESFUERZOS Y CONSTITUYEN UN GRUPO DE TRABAJO PARA LA COMPATIBILIDAD DE LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS CON EL ENTORNO

Aena ha promovido durante 2009 la constitución del Grupo de Trabajo para la Compatibilidad de las Operaciones Aeroportuarias con el Entorno, una reunión al más alto nivel de representantes de todo el sector del transporte aéreo, en la que estuvieron presentes responsables de esta entidad, así como de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), la Asociación de Líneas Aéreas (ALA), la Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA), la Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo (ACETA) y el Colegio Oficial de Pilotos (COPAC). Este grupo se ha creado con el objetivo de que el sector tome la iniciativa para minimizar los posibles impactos, sobre todo acústicos y de contaminación atmosférica, que se generan como consecuencia de las operaciones en los aeropuertos. Para ello, impulsará las iniciativas y medidas globales que la industria aérea viene desarrollando de forma intensa en los últimos años, como actuaciones con nuevos procedimientos de operaciones, asumiendo restricciones operativas y sustituyendo flotas por otras tecnológicamente más modernas y menos contaminantes.

Se trata de una propuesta de acción coordinada de todo el sector, que se traduce en una decidida pro-actividad en el fomento de las actuaciones vigentes y de aquellas otras que permitan contribuir a la sostenibilidad y compatibilidad del transporte aéreo con su entorno.

COLABORACIONES INSTITUCIONALES

Para potenciar la integración de la entidad en el tejido social, ambiental e institucional de las zonas que albergan sus instalaciones, Aena realiza acuerdos de colaboración con otras instituciones para la realización de distintas actuaciones y proyectos que mejoren las infraestructuras y servicios públicos de las comunidades en las que se encuentran sus aeropuertos.

Fomentamos la intermodalidad y el transporte público

Aena está llevando a cabo un conjunto de actuaciones para mejorar la conectividad del aeropuerto con el entorno mediante transporte público, fomentando la intermodalidad.

Dado que actualmente las diferentes Administraciones públicas están implementando políticas para potenciar el transporte público, Aena colabora con todos los organismos y administraciones implicadas para la coordinación de los proyectos en marcha relacionados con el acceso a los aeropuertos.





Aeropuerto de Alicante

Colaboración con la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para coordinar el acceso ferroviario AVE-Cercanías al Aeropuerto de Alicante: "Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Alicante. Ramal Alicante-Aeropuerto-Torrellano", con integración intermodal de la estación ferroviaria con el Edificio Terminal de Pasajeros.

Colaboración con la Generalitat de Valencia para la coordinación del "Estudio Informativo Sistema de Transporte Público en Plataforma Reservada Alicante-Aeropuerto-Torrevieja", además de la ampliación del TRAM (sistema Tren-Tranvía) del Área Metropolitana de Alicante, con acceso al aeropuerto.

Aeropuerto de A Coruña

Colaboración con la Diputación Provincial de A Coruña y el Ayuntamiento de Culleredo para la autorización temporal, en terrenos del Aeropuerto de A Coruña, del uso de unos terrenos necesarios para la realización de las obras de mejora de la seguridad vial en la travesía urbana de la carretera CP-3109.

Aeropuerto de Barcelona

Colaboración con las Administraciones Autonómica y Local, así como con el Ministerio de Fomento para la coordinación de los accesos ferroviarios al Aeropuerto de Barcelona, mediante metro (líneas 2 y 9), Cercanías, actualmente en funcionamiento, y AVE línea Madrid-Barcelona y línea Valencia-Barcelona.

Aeropuerto de Bilbao

Colaboración con la Diputación Foral de Vizcaya para la conexión directa del Euskotren con el Aeropuerto de Bilbao, así como la conexión con el Tranvía "Euskotran línea Sestao-Zamudio".

Aeropuerto de Girona-Costa Brava

Colaboración para el acceso ferroviario al Aeropuerto de Girona mediante el "Proyecto Ramal Eje-Transversal Barcelona-Figueras".

Aeropuerto de Gran Canaria.

Colaboración con el Cabildo Insular de Gran Canaria para la coordinación del acceso ferroviario "PTE Corredor de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado entre Las palmas y Maspalomas (PTE-21).

Colaboración con el Gobierno Canario para la coordinación del "PTE Corredor Litoral. Variante GC-1 Circunvalación Parque Aeroportuario-Accesos Aeropuerto (PTE-13).

Aeropuerto de Jerez

Colaboración con la Dirección General de Ferrocarriles para la conexión ferroviaria con el Aeropuerto de Jerez, AVE línea Sevilla-Cádiz. Obras de duplicación de vía y nueva estación con conexión al aeropuerto.

Aeropuerto de León

Colaboración con el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo para la mejora de la vialidad de acceso al Aeropuerto de León, a la vez que se reestructuran las conexiones con las poblaciones del entorno.

Aeropuerto de Madrid-Barajas

Colaboración con varias Administraciones para la optimización de la accesibilidad en transporte público al Aeropuerto de Madrid-Barajas, y mejora del intercambio entre los diferentes modos de transporte:

Colaboración con la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, para coordinar el "Proyecto Cercanías de Madrid. Acceso Ferroviario al Aeropuerto de Madrid-Barajas", añadiendo la conexión con cercanías a la conexión, ya existente, de metro, Línea 8 "Campo de las Naciones-Madrid-Barajas", coordinada en su día con la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid. Actualmente está en proyecto la conexión con el AVE desde Chamartín-Aeropuerto de Madrid-Barajas.





Colaboración con la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid en el "Anteproyecto de Construcción de la Infraestructura de una Plataforma Reservada para Transporte Público Torrejón-Barajas".

Aeropuerto de Málaga

Realización de estación subterránea en la nueva remodelación del Aeropuerto de Málaga, para integración de los accesos ferroviarios de Cercanías, actualmente en funcionamiento, y futuro ramal AVE. En el nuevo Edificio Terminal de Pasajeros, se ha construido la estación de autobuses urbanos e interurbanos del transporte público, mejorando la intermodalidad del aeropuerto.

Aena colabora con todos los organismos y administraciones implicadas para la coordinación de los proyectos relacionados con el acceso a los aeropuertos fomentando la intermodalidad.

Aeropuerto de Sabadell

Colaboración con el Ayuntamiento de Sabadell para mejorar la vialidad de acceso a la ciudad y al Aeropuerto de Sabadell, jerarquizando su uso en función de la actividad y destino, lo que evitará la saturación del tráfico en todo el área transformando un área desestructurada en una nueva entrada a la ciudad, que,

además, refuerce la conectividad medioambiental del corredor supramunicipal que enlaza los espacios protegidos definidos desde el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona.

Aeropuerto de Sevilla

Colaboración con Ferrocarriles de la Junta de Andalucía para armonizar sus actuaciones en la construcción del eje ferroviario transversal de Andalucía, tramo: Sevilla Santa Justa – Aeropuerto de San Pablo, potenciando el uso del transporte público para mejorar la accesibilidad entre el Aeropuerto de Sevilla y la ciudad de Sevilla, favoreciendo la intermodalidad de la estación ferroviaria con el Edificio Terminal de Pasajeros.

Aeropuerto de Tenerife Norte

Colaboración con el Cabildo Insular de Tenerife para la coordinación de los accesos ferroviarios al Aeropuerto de Tenerife Norte con el "Proyecto de Apeadero Tranvía Santa Cruz-La Laguna-Aeropuerto de Tenerife Norte", y PTE Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte".

Colaboración con el Gobierno de Canarias para la coordinación de la "Vía Exterior del Área Metropolitana de Santa Cruz. Variante TF-5".

Aeropuerto de Palma de Mallorca

Colaboración para la coordinación del proyecto del futuro metro al Aeropuerto de Palma de Mallorca.

Aeropuerto de Reus

Colaboración con la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para la coordinación del acceso ferroviario al Aeropuerto de Reus, "Enlace Corredor Mediterráneo con AVE Madrid-Barcelona", y construcción de estación en el Aeropuerto.

Coordinación con el Proyecto "Metro Ligero/Tranvía Camp de Tarragona" con la Generalitat de Cataluña.

Aeropuerto de Tenerife Sur

Colaboración con el Cabildo Insular de Tenerife para la coordinación del acceso ferroviario al Aeropuerto de Tenerife Sur, a través del "Proyecto Constructivo Tren del Sur".

Colaboración con el Gobierno Canario para la coordinación del "Tercer Carril TF-1" de accesos al aeropuerto.



AENA SOLIDARIA

Espacios Solidarios

Durante 2009 se ha consolidado el Proyecto “Espacios Solidarios” en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Valencia, Málaga y Palma de Mallorca, iniciado en el año anterior. Este proyecto consiste en la cesión de un “stand” en las terminales de los aeropuertos a entidades sociales, para permitir la difusión de actividad o la realización de campañas concretas.

USO ESPACIO SOLIDARIO		
AEROPUERTO	Nº ENTIDADES	DÍAS USO
Madrid- Barajas	11	121
Valencia	4	46
Málaga	3	34
Palma de Mallorca	2	11
Totales:	20	212

El uso de estos espacios solidarios se ha duplicado prácticamente, pasando de 110 días en 2008, a 212 en 2009 y de 14 a 20 entidades sociales diferentes que los han utilizado.

Jornadas Solidarias

En junio y diciembre se celebraron las ya habituales Jornadas Solidarias. Su objetivo es ofrecer la posibilidad de comprar regalos solidarios y sensibilizar sobre la realidad de colectivos en riesgo de exclusión social. Las ventas ayudan a las entidades sociales a financiar proyectos de cooperación o integración social (Centros Especiales de Empleo y ONGs de Comercio Justo y Empresas de Inserción Laboral).

Esta actividad se realizó simultáneamente en todas las sedes de Aena de la Comunidad de Madrid en las dos ocasiones: junio y diciembre, superando las ventas totales los 12.000€. Las 15 entidades participantes en estas Jornadas solidarias fueron:

Aena sigue participando en la campaña “**Pon tu móvil donde más se necesite**”, campaña en colaboración con las ONGs Entreculturas y Cruz Roja. Esta actuación persigue dos objetivos: potenciar el reciclaje de móviles en desuso y destinar el importe obtenido por la venta de los elementos reutilizados a proyectos sociales, educativos y de cooperación en países desfavorecidos.

Adicionalmente, Aena celebró durante octubre del

2009, el denominado **Mes Social**, que perseguía los siguientes objetivos: potenciar actividades de sensibilización sobre realidades de colectivos en riesgo de exclusión (personas con discapacidad y personas sin hogar), favorecer la integración de los mismos mediante actividades conjuntas con los trabajadores de Aena y/o sus familiares y amigos y generar espacios de participación y convivencia diferentes a los habituales. Las actividades desarrolladas durante el mencionado mes social fueron:

- Exposición en la Terminal 2 del Aeropuerto de Madrid/Barajas sobre la realidad de las personas con discapacidad intelectual y una muestra de obras de arte: pintura, escultura, etc.
- Actividad deportiva: fútbol y baloncesto en las instalaciones de APMIB-Colmenar Viejo (Madrid).
- Torneo de ping pong con participación de voluntarios de Aena y residentes del centro de acogida Juan Luis Vives, en Vicálvaro (Madrid)
- Excursión trabajadores y familias a la sierra madrileña y visita a APAFAM, Lozoyuela (Madrid).
- Gala-actuación del ballet de la asociación “DANZA DOWN”.
- Visita de interés cultural “Descubre la arquitectura de Madrid”.
- Actuación musical en CosmoCaixa con grupo de percusión “Tambores de Pozuelo” de asociación AFANIAS, grupo musical “Madera de Cayuco” de la Fundación RAIS y proyección de cortometraje con actores con discapacidad intelectual de la asociación APAFAM. Cesión de los Espacios Solidarios a las organizaciones sociales colaboradoras en las jornadas.

Por último, destacar la **colaboración con el Centro de Acogida para personas sin hogar “J. Luis Vives”**, llevando a cabo diversas actuaciones como:

- Taller Rincón del lector, que continuó la labor de facilitar la inserción socio-laboral de las personas residentes.
- Taller de Costura Básica, con monitoras voluntarias de Aena y participación de residentes del centro y trabajadores de Aena. Su objetivo: adquirir nociones básicas de costura para potenciar la autonomía de las personas.



- Campaña continua de recogida de libros para su biblioteca y ropa para su ropero. Se recogieron aproximadamente 200 volúmenes y 150 prendas de vestir.

Como fruto de esta estrecha colaboración, en el mes de mayo el Centro de Acogida hizo entrega de una placa de agradecimiento a los voluntarios de Aena por los dos años de dedicación.

Convenios firmados en cumplimiento de las medidas alternativas de la Ley de Integración del Minusválido (LISMI)

Durante el 2009, se han mantenido los convenios realizados con entidades que favorecen la inserción de personas con discapacidad, ascendiendo la donación total por parte de Aena a dichas entidades a 168.000 €. Los empleados de Aena y sus familiares también se benefician de estos Convenios establecidos al tener acceso a diferentes recursos de asesoría en discapacidad, centros ocupacionales, centros especiales de empleo, etc. Toda esta información el empleado puede encontrarla en



la Intranet de Recursos Humanos. Las entidades de este sector con las que Aena tiene establecido Convenios de colaboración son: CERMI, APMIB, ONCE y APSURIA, Fundación Dales la Palabra, Asociación Danza Down, Asociación AFANIAS y A Toda Vela.

A continuación se muestra un resumen de dichos convenios:

ENTIDADES PARTICIPANTES EN LAS JORNADAS SOLIDARIAS		
CARITAS- TALLER 99	Taller 99 - Empresa de Inserción Laboral iniciativa de Caritas-Madrid donde trabajan personas en riesgo de exclusión social: personas sin techo, parados de larga duración, mujeres sin recursos, etc.	www.caritas.org
TIERRA MASALA	ONG que trabaja en cooperación con países del sur y que potencia la venta de productos de Comercio Justo.	
COPADE	Fundación que trabaja en proyectos de América Latina combinando cooperación internacional y cuidado del medio ambiente. Trabaja con productos de comercio justo potenciando actividades ecológicas y sostenibles.	www.copade.org
SOLIDARIDAD INTERNACIONAL	ONG que trabaja en cooperación con países del sur y que potencia la venta de productos de Comercio Justo.	si@solidaridad.org
AFANIAS (Las Victorias)	Entidad que trabaja con discapacitados. Dispone de Colegios de Educación Especial, Centros Especiales de Empleo y Centros Ocupacionales, entre otros servicios. Participan 2 CEE: Plegar-3 y Las Victorias.	www.afanias.org
APAFAM	Entidad que trabaja con discapacitados intelectuales en la zona norte de Madrid. Dispone de un Centro Especial de Empleo.	
LA CEIBA	Asociación que trabaja en cooperación al desarrollo y que potencia la promoción y venta de productos de Comercio Justo	www.laceiba.org
EL ZAGUÁN	Empresa de Inserción Laboral, iniciativa de la Fundación S. Martín de Porres que trabaja para la inserción laboral de colectivos en riesgo de exclusión social.	www.elzaguan.org/es/
APMIB	Entidad de Padres de personas con discapacidad de IBERIA	www.apmib.com
METAS-FUND SEMILLA	Empresa de Inserción Laboral iniciativa de la Fundación Semilla que trabaja para la inserción laboral de colectivos en riesgo de exclusión social.	www.metas.semilla.net
PROYDE - Promoción y Desarrollo	ONG que trabaja en cooperación al desarrollo y que potencia la venta de productos de Comercio Justo	www.proyde.org
INTERMON-OXFAM	Una de las ONGs más grande de España que trabaja en diversos ámbitos, entre ellos la importación, comercialización y sensibilización en Comercio Justo.	www.intermonoxfam.org
SETEM	ONG que trabaja en Educación para el Desarrollo, potencia la venta de producto de Comercio Justo y realiza campañas de denuncia: Explotación infantil, derechos, etc.	www.setem.org
Fundación Juan XII	Fundación que trabaja con personas con discapacidad. Dispone de un Centro Especial de Empleo y una Empresa de Inserción Laboral.	www.fundacionjuanxxiii.org
AGIL (Apoyo Global Iniciativas Locales)	ONG que trabaja en Proyectos de cooperación en Centroamérica	www.agilnet.org



CONVENIOS FIRMADOS EN CUMPLIMIENTO DE LAS MEDIDAS ALTERNATIVAS DE LA LEY DE INTEGRACIÓN DEL MINUSVÁLIDO (LISMI)	
ENTIDAD	OBJETO
ONCE	Cesión de espacios para la venta del cupón en terminales de varios aeropuertos
CERMI	Colaboración en temas de accesibilidad y atención a los PMR (personas con movilidad reducida).
APMIB	Apoyo técnico en la redacción de proyecto y ejecución de obra del nuevo edificio APMIB, ubicado en una parcela de 4.556 m ² cedida por el aeropuerto, para la construcción de locales dedicados a las labores ocupacionales y asistenciales propias de la asociación. Donación anual para apoyar su tarea de atención a personas con discapacidad psíquica, física y/o sensorial.
APSURIA	Donación anual para apoyar su tarea de atención a personas con discapacidad.
DALES LA PALABRA	Donación anual para apoyar su tarea de atención a personas con discapacidad, especialmente con discapacidad auditiva.
DANZA DOWN	Donación anual para apoyar su tarea de atención a personas con discapacidad, especialmente con Síndrome de Down.
AFANIAS	Donación anual para apoyar su tarea de atención a personas con discapacidad intelectual
A TODA VELA	Donación anual para apoyar su tarea de atención a personas con discapacidad intelectual
TTM-ESPAÑA	Donación anual para apoyar su tarea de atención a personas afectadas por la tartamudez

LOS AEROPUERTOS AYUDAN A SALVAR VIDAS

Colaboración con la Organización Nacional de Trasplantes

Para la Organización Nacional de Trasplantes, la participación de los aeropuertos y los colectivos que trabajan en ellos, constituye un elemento vital. Así, durante el año 2009, 42 aeropuertos de la red de Aena colaboraron en 1.302 desplazamientos aéreos de los equipos de trasplantes. Asimismo, cabe destacar que las necesidades de la operativa del trasplante, en el que el tiempo es un factor decisivo, ha supuesto la apertura de aeropuertos fuera de su horario habitual de funcionamiento, en un total de 76 ocasiones.

Los aeropuertos que han participado en un mayor número de ocasiones, son Madrid-Torrejón, El Prat de Barcelona, Córdoba, Valencia y Madrid-Barajas.

Reconocimiento a la labor de seis aeropuertos al alcanzar los 10.000 trasplantes en tres décadas

Aena y los seis aeropuertos de la red en Andalucía han sido reconocidos por la Consejería de Salud de la Junta por su "encomiable" labor de colaboración con los coordinadores de trasplantes durante los desplazamientos de los equipos con los órganos. Representantes de los aeropuertos de Málaga, Sevilla, Jerez, Córdoba, FGL Granada-Jaén y Almería participaron en el acto celebrado para conmemorar los 10.000 trasplantes de órganos y 25.000 de tejidos realizados en Andalucía en las últimas tres décadas, desde 1978, gracias a la generosidad de más de 4.000 donantes andaluces. Con este acto, la Consejería de Salud ha querido "reconocer la labor de estos y otros profesionales o instituciones que contribuyen a incrementar la donación y el trasplante en esta comunidad autónoma".

Un ejemplo a destacar es el aeropuerto de Córdoba que cerró el primer semestre del año con un balance de 99 operaciones aéreas (entre llegadas y salidas) enmarcadas en procesos de trasplantes de órganos, lo que supone un crecimiento del 50% en relación con el mismo período de 2008. La evolución de esas operaciones, pone de manifiesto el compromiso adquirido por los aeropuertos españoles como eslabón de una cadena de servicios con la que anualmente se salvan numerosas vidas

Formación de los bomberos de los aeropuertos para intervenir en incendios forestales y otras emergencias

En el aeropuerto de Logroño, el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios en colaboración con otros organismos ha realizado distintas acciones formativas entre las que cabe destacar: "La práctica de fuego en interiores" organizado por el CEIS (bomberos de la Comunidad Autónoma de La Rioja), y el ejercicio de evacuación de heridos en el "Curso de Emergencias Aeroportuarias" en el que participó el colectivo de bomberos del aeropuerto. El aeropuerto acoge una Base de Medios Aéreos contra incendios forestales. Durante el 2009, el número de operaciones atendidas a los servicios contratados por la Comunidad Autónoma de La Rioja (Heliduro S.L.), por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (Trabajos Aéreos Espejos) y otras Entidades en apoyo de fuegos forestales de envergadura (Inaer, etc..) ascendió a 582 operaciones.



EDUCACIÓN

Desde años anteriores, Aena viene desarrollando diversos programas de visitas guiadas en aeropuertos para aquellas personas (grupos de escolares, grupos universitarios, jubilados, asociaciones, etc.) interesadas en conocer el funcionamiento de las diversas actividades aeroportuarias.

La experiencia de estas visitas es siempre positiva, ya que permiten conocer el funcionamiento del aeropuerto más allá de lo que se puede ver como meros usuarios. Dicha iniciativa pretende fomentar el conocimiento y formación de los futuros usuarios de este modo de transporte, ofreciendo al visitante la ocasión de observar y descubrir el mundo de los aeropuertos, el transporte aéreo y la aviación, interrelacionando los aspectos ambientales, sociales y económicos de nuestro entorno con la propia gestión de un aeropuerto.

Asimismo, en muchos aeropuertos se realizan adaptaciones de las visitas para colectivos con necesidades específicas. Ejemplo de ello ha sido un grupo de escolares de 3 a 5 años en el aeropuerto de Ibiza, que solicitaron realizar una simulación de un viaje como pasajeros en donde pudieron simular una facturación con el posterior paso a las cintas de recogida de entrega de equipajes. Otro ejemplo ha sido un grupo de alumnos de la Escuela Superior de Policía en el aeropuerto de Gran Canaria, donde además de conocer las labores propias que la policía desempeña en el recinto aeroportuario y las principales instalaciones aeroportuarias, hicieron un recorrido por el centro de Control



de Seguridad y el Centro de Coordinación del Aeropuerto donde recibieron una breve explicación sobre el funcionamiento de ambas instalaciones por parte del Jefe de Seguridad del Aeropuerto y el Coordinador de Técnicos de Programación y Operaciones.

En algunos aeropuertos, el programa está diseñado para mostrar a los niños el mundo de la aviación y comprende diferentes aspectos del proceso aeroportuario: desde cómo usar un billete y una tarjeta de

PROGRAMA DE ACTIVIDADES ESCOLARES EN FUERTEVENTURA

El aeropuerto de Fuerteventura cuenta con un programa de Actividades Escolares iniciado en 1997. A través de este programa el Aeropuerto de Fuerteventura muestra y transmite a los alumnos la importante relación que tiene el mundo aeroportuario con la isla. Educadores, padres y los niños de 3 a 11 años, alumnos de Educación Infantil y Primaria de toda la isla, son los protagonistas de este Programa.

El Programa de Actividades Escolares no solo se presenta como una propuesta cultural de visita al aeropuerto, sino que quiere conseguir que los alumnos relacionen el mundo aeroportuario y del transporte aéreo con el desarrollo social y económico de la isla.

De esta manera los alumnos pueden conocer las actividades que se desarrollan en el aeropuerto, sobre todo las relacionadas con el respeto y cuidado del medio ambiente, enmarcadas dentro de la certificación ISO14001, además de las medidas utilizadas para respetar al máximo el entorno natural y su firme compromiso de velar por el presente y el futuro de la calidad medioambiental visitando instalaciones como: el sistema de recogida selectiva de residuos sólidos, la Halconera, la barrera vegetal, así como el Servicio de Extinción de Incendios, la Torre de control y el hangar de la Guardia Civil donde se les enseña por dentro un helicóptero.



embarque hasta cómo interpretar el panel de vuelos y sus símbolos, entre otros muchos aspectos. Los pequeños reciben además regalos para que recuerden su paso por el aeropuerto. Con estas iniciativas, los aeropuertos asumen el compromiso que toda entidad o institución debe asumir como medio o agente educativo, dentro de la sociedad.

Con todo ello, el número de visitantes aumenta año tras año, destacando durante el 2009 el aeropuerto de Madrid-Barajas el cual recibió a más de 6.800 escolares en sus instalaciones o el aeropuerto de Palma con 1.221, Asturias con 2.591 o el aeropuerto de Alicante con 1.378 visitas entre escolares de diversos colegios e institutos de enseñanza secundaria.

AULA AMBIENTAL DEL AEROPUERTO DE LANZAROTE

Durante el 2009 finalizó la I Fase del Aula Ambiental con la colaboración del Observatorio Insular de Reserva de Biosfera y diversos fondos gráficos y documentales de Gobierno de Canarias, Patronato Turismo, Fondos marinos del Centro de Buceo Cala Blanca y el Grupo fotográfico Forum 99 para el fondo gráfico de las instalaciones del Aeropuerto.

El aula dispone de dos salas temáticas, que de la mano de los cuatro elementos mitológicos agua, tierra, aire y fuego realizan un recorrido por las instalaciones aeroportuarias y sus prácticas ambientales. También se acompaña con los cuatro elementos el recorrido por la Isla a través de sus espacios protegidos, y se ha ilustrado mediante grafitis en las paredes del aula ambiental, el decálogo de buenas prácticas ambientales dirigidas a la población escolar.

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

La Política de Cooperación Internacional de Aena, aprobada por la Presidencia de Aena el 15 de diciembre de 2003, establece los objetivos y directrices que enmarcan las actividades de cooperación internacional de Aena.

A este respecto, durante 2009 se llevaron a cabo, con éxito, bajo el convenio de colaboración entre Aena y la Dirección de Cooperación Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las siguientes actividades de cooperación técnica:

- Organización de **3 seminarios en centros de formación de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID)** en Latinoamérica. El primero de ellos, sobre Tarifas y Costes Aeroportuarios y de navegación aérea,

impartido en Antigua (Guatemala) en febrero de 2009, otro sobre Carga Aérea en la Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) en junio del 2009 y por último el realizado en el mes de octubre en Cartagena de Indias (Colombia), sobre Capacitación y RR.HH. La experiencia ha sido calificada como excelente por los 189 participantes en estas tres actividades.

- **Concesión de 6 becas anuales** (beneficiarios de Costa Rica, México (2), Chile, Guatemala y Colombia) para el Máster en Sistemas Aeroportuarios de la E.T.S. de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid. Los becarios permanecen de enero a diciembre asistiendo a las clases en la universidad en horario de tarde y durante las mañanas realizan prácticas en Aena. La valoración por parte de los asistentes sobre la

Aspecto clave:

- En 2009, 304 profesionales del sector aeroportuario, navegación aérea y aviación civil, procedentes de 21 países, principalmente de Latinoamérica, se han beneficiado de distintas actividades del programa de cooperación internacional de Aena



experiencia académica y práctica ha sido muy buena, habiéndose evidenciado una mejora gradual de la misma desde su inicio en 2003.

- Adjudicación de **33 becas de 15 días** de duración para cursar diferentes cursos del Máster en Sistemas Aeroportuarios de la E.T.S. de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid. En 2009 los módulos seleccionados fueron

INDICADORES DE CONTROL Y SEGUIMIENTO

A efectos del control y seguimiento de las actividades de cooperación, existen unos indicadores relacionados directamente con sus objetivos de calidad que son:

- Conseguir un alto nivel de calidad en los seminarios de cooperación técnica organizados: valoración obtenida superior a 8,5 (sobre 10) en el 100% de seminarios.
- Alcanzar un alto nivel de calidad en el programa anual de becas de cooperación: valoración superior a 9 (sobre 10) por parte de los becarios.

“Operaciones aeroportuarias”, “Navegación Aérea en entorno Aeroportuario”, “Proyectos Aeroportuarios” y “Gestión Aeroportuaria” así como un curso-taller de 5 días de duración sobre Certificación de Aeródromos. La valoración por parte de los beneficiarios del programa es muy alta, a nivel académico y organizativo.

Asimismo se ha celebrado con éxito el **II Curso on-line sobre Planificación de Infraestructuras Aeroportuarias** organizado junto con la Fundación CEDDET, el ICEX y la E.T.S.I.A., del que se han beneficiado 30 profesionales del sector público latinoamericano.

Adicionalmente, al amparo de los convenios de colaboración entre Aena y la Corporación de Aviación Cubana, S.A. (CACSA), durante 2009 se han desplazado a España 46 profesionales de esta institución (uno de ellos con beca anual) para cursar los diversos módulos del **Máster en Sistemas Aeroportuarios de la E.T.S.I.A.**, además de mantener encuentros profesionales y recibir apoyo profesional en distintas áreas de trabajo.

Asimismo se han llevado a cabo las siguientes iniciativas:

- **Vuelos humanitarios:** Varios aeropuertos de la red de Aena colaboran con vuelos de carácter humanitario. Destacan entre ellos los que tienen por finalidad trasladar a niños de otros países más desfavorecidos a nuestro país para que pasen algunos meses en una familia de acogida. Así, entre los aeropuertos más destacados están el de Alicante con la recepción de más de 750 niños o el de Palma de Mallorca con la acogida de 320 niños durante el 2009.
- **Patrocinio de la IV Edición de la Feria de Turismo, Arte y Cultura de América Latina y Europa (EUROAL)**, que constituye el Puente de Unión de la oferta turística de América Latina y Europa, exclusivamente enfocada a estos dos mercados.

PROYECTOS DE COOPERACIÓN AL DESARROLLO EN ALICANTE

El aeropuerto de Alicante, en colaboración con la Concejalía de Cooperación del ayuntamiento de Elche, acogió la exposición “Elx Solidaria”. La muestra, ubicada en la planta baja entre las terminales T1 y T2, pretendió mostrar a los visitantes los proyectos de cooperación que las ONG ilicitanas realizan desde hace unos años en países en desarrollo. Esta iniciativa nace de un esfuerzo común por sensibilizar y acercar a todos los públicos la cooperación al desarrollo, el trabajo de las entidades y, sobre todo, los resultados que éstas han logrado.



Escultura de Manolo Valdés en la Terminal 4 del Aeropuerto de Madrid-Barajas

Aena con la cultura



La Fundación Aena se creó en diciembre de 1994 por iniciativa de Aena con el objetivo de fomentar la cultura aeronáutica, gestionar el patrimonio histórico, cultural y artístico acumulado en las instalaciones aeroportuarias de España, y velar por su conservación y difusión en la sociedad española.



La Fundación Aena desarrolla numerosas actividades que demuestran su compromiso con la sociedad y la cultura, tales como: la promoción de la investigación a través de sus convocatorias de premios anuales, la organización de jornadas de estudios, ciclos de conferencias y exposiciones y la edición de libros, revistas y catálogos. De las actividades realizadas en 2009, cabe destacar las siguientes:

- Convocatoria de los **Premios Fundación Aena**. Los premios Fundación Aena se crearon en 1995 para estimular la dedicación a la aeronáutica en cualquiera de sus manifestaciones y premiar aquellos trabajos, estudios o proyectos merecedores de reconocimiento público.
- Organización de **exposiciones**: Más de 1.500 obras de la segunda mitad del siglo XX componen el patrimonio artístico de la Fundación Aena. Con el objetivo de difundir y dar a conocer esta colección de arte, la Fundación Aena organiza desde 1996 exposiciones temporales en museos, centros culturales y aeropuertos de distintas ciudades españolas. Las piezas pinturas, murales, esculturas y obra gráfica, son cuidadosamente seleccionadas para ofrecer una muestra representativa de los fondos de la colección. Posteriormente, un catálogo recoge el conjunto de las obras expuestas en cada ocasión.
- Organización de **Jornadas de Estudios Históricos aeronáuticos**. Con el propósito de fomentar el estudio, la investigación y promover el interés por los temas vinculados a la navegación y el transporte aéreo, la Fundación Aena organiza cada año unas jornadas de estudios históricos aeronáuticos que reúnen durante tres días a especialistas en estas materias.

PREMIOS FUNDACIÓN AENA

Durante el 2009, se han convocado y resuelto los siguientes premios:

- **Premio Luís Azcárraga**. De carácter anual, está dotado con 12.000 euros y se concede a trabajos, estudios o proyectos que constituyan una contribución singular para el transporte aéreo en sus diversas manifestaciones.
- **Premio José Ramón López Villares**. De periodicidad anual, se pueden conceder hasta cuatro premios dotado cada uno de ellos con 3.000 euros. Se dirige a los proyectos Fin de Carrera en las especialidades de Aeropuertos y Navegación aérea.
- **Premio de Periodismo**. De periodicidad anual, está dotado con 6.000 euros y tiene por objeto los trabajos periodísticos que traten sobre transporte, navegación aérea, aeropuertos y temas afines.
- **Premio de Fotografía**. Se conceden tres premios por importe de 12.000, 7.000 y 4.000 euros, respectivamente. Tiene como finalidad promover esta especialidad artística y las obras premiadas son incorporadas a la Colección Aena.

Las ponencias y los debates suscitados en estos encuentros se recogen posteriormente en varias publicaciones. Durante el mes de octubre de 2009 se organizaron las XIII Jornadas con el tema *Las Organizaciones Aeronáuticas Nacionales e Internacionales*, cuyo objeto fue el estudio de un conjunto de organismos aeronáuticos, gracias a los cuales la aeronáutica,

Aspecto clave:

- Durante el 2009, más de 10.500 personas visitaron la Colección Aena de Arte Contemporáneo.



el transporte y la navegación aéreas funcionan de forma coordinada y armónica. Así, nueve especialistas expusieron la historia, objetivos, características y funcionamiento de distintas asociaciones profesionales, empresariales y organismos internacionales, diferentes cada uno de ellos en su especialidad y cometidos pero concurrentes en su misión última: el buen funcionamiento del transporte aéreo.

APORTACIONES DE AENA REALIZADAS A LA FUNDACIÓN AENA (MILES DE EUROS)

2007	2008	2009
2.119	2.182	1.721

- **Publicaciones.** La Fundación Aena publica monografías, directamente o en colaboración con otras

EXPOSICIONES REALIZADAS POR LA FUNDACIÓN AENA EN 2009

Colección Aena de Arte Contemporáneo

- Málaga (Rectorado de la Universidad) 27 de febrero al 26 de abril
- Jerez de la Frontera (Palacio de Villavicencio) 7 de mayo al 21 de junio
- Aeropuerto de Melilla, 40 Aniversario. 5 de julio al 30 de septiembre
- Ávila (Palacio Los Serrano) 20 de noviembre al 17 de enero de 2010
- Han concurrido más de 10.500 visitantes, de ellos 6.425 en Ávila

Colección de maquetas: Un siglo de la industria aeronáutica española

- Aeropuerto de Zaragoza. 6 de julio al 3 de septiembre
 - Paterna (Valencia) Gran Teatro. 5 de septiembre al 12 de octubre
- Más de 5.000 visitantes

Medio ambiente: Las aves, viajeros sin fronteras

- Aeropuerto de Albacete, del 2 de marzo al 1 de abril
- Aeropuerto de Alicante, del 2 de abril al 4 de mayo
- Aeropuerto de Murcia, del 5 de mayo al 4 de junio



instituciones, cuya temática se refiere al transporte y la navegación aérea, las infraestructuras aeroportuarias y la aeronáutica en general. También edita catálogos relacionados con la Colección Aena de Arte Contemporáneo, libros de bolsillo en los que recoge las ponencias de las Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos y una colección con la que trata de difundir la cultura aeronáutica en todas sus manifestaciones. Las publicaciones, realizadas a lo largo del 2009, se muestran en la tabla adjunta.

- Además de estas publicaciones, la Fundación edita la Revista **Aena-Arte** nacida en 1996 como un órgano de expresión y difusión cultural tanto del patrimonio artístico de la Fundación Aena como de los conocimientos científicos y tecnológicos relacionados con la aeronáutica, el transporte, la navegación aérea y sus infraestructuras. Con estos dos amplios campos como argumento, la revista se ha convertido, por un lado, en un escaparate privilegiado de la red aeroportuaria nacional y en un foro de debate sobre la historia de la aviación y los nuevos desafíos de la aeronáutica; por otro lado, en una puerta abierta al arte contemporáneo y al coleccionismo con ensayos, entrevistas a representantes de las últimas tendencias y atención especial a los aspectos vinculados con la colección de arte de Aena, la restauración de sus obras o las nuevas adquisiciones.

Junto con sus contenidos habituales y fiel a su compromiso con el arte y la cultura, Aena Arte ha contado desde sus inicios con destacadas colaboraciones de arquitectos, artistas y especialistas en los ámbitos que trata. Cada número incluye ilustraciones

PUBLICACIONES REALIZADAS POR LA FUNDACIÓN AENA EN 2009

Monografías:

- Varios autores: Figuras de la Aeronáutica española II
- M^a Dolores Lizárraga: Régimen Jurídico de la actividad aeroportuaria
- Emilio Herrera: Ciencia aeronáutica. Ed. de Emilio Atienza

Publicaciones con el patrocinio de la Fundación:

- *Seminario sobre seguridad y transporte aéreo*. Ed. del Instituto Iberoamericano de Derecho aeronáutico y del Espacio (IIDAE).
- *XXXII Jornadas Iberoamericanas de Derecho aeronáutico y del Espacio* (2003). Ed. del IIDAE
- *XXXVII Jornadas Iberoamericanas de Derecho aeronáutico y del Espacio* (2008). Ed. del IDEA

Catálogos de exposiciones:

- *Catálogo Escultura, obra gráfica, Aena Arte*, de la exposición celebrada en la Universidad de Málaga.
- *Catálogo Pintura, escultura, Aena Arte*, de la exposición celebrada en Jerez de la Frontera.
- *Catálogo Colección Aena. Arte en los aeropuertos*, de la exposición celebrada en Ávila.

originales especialmente realizadas para la revista por Broto, Guinovart, Sicilia o Gordillo, entre otros pintores clave de la plástica española reciente. En su sección *Tiempo de Aeropuertos*, han colaborado escritores como el premio Cervantes José Jiménez Lozano, Manuel Vázquez Montalbán, Ángeles Caso o Luis Mateo Díez. Durante el año 2009 se han editado dos números de la **Aena-Arte**.

EXPOSICIONES EN EL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

- La Dirección del Aeropuerto de Madrid-Barajas, en aras de facilitar la expansión de la cultura, así como de aumentar la calidad del usuario del aeropuerto, ya sea pasajero, acompañante o trabajador del mismo, decidió establecer una zona permanente para la exposición de obras pictóricas, escultóricas, de fotografía, etc., en la terminal T123. La zona es la situada en el pasillo de la terminal T2, que une el aparcamiento P2 con la terminal. Para mayor facilidad en la instalación y exposición de las obras artísticas, se realizó una instalación, consistente en la colocación de una vitrina de 48m x 2.5m, en cuyo interior se encuentran cinco mesas de 6m x 1m que facilitan la colocación horizontal para esculturas, o en ángulo para colocar cuadros. En base a esto durante el año 2009 desde el propio aeropuerto se autorizaron y coordinaron un total de 12 exposiciones de diferentes artistas.



EL CENTRO DE DOCUMENTACIÓN Y PUBLICACIONES DE AENA

El Centro de Documentación y Publicaciones de Aena (CDP) es el centro de recursos de información técnica y profesional de nuestra entidad. Para ello selecciona, analiza, cataloga y difunde información especializada en aeropuertos y navegación aérea, identifica fuentes de información, materiales y expertos, edita publicaciones; forma a documentalistas de Aena y mantiene relaciones con otros Centros de Documentación del sector. Además, el CDP es el encargado de establecer las normas y procedimientos que aseguren la calidad de las publicaciones que se realizan en Aena

El fondo documental del CDP cuenta con monografías, publicaciones periódicas, memorias, directorios, informes, actas de congreso, tesis doctorales, vídeos, presentaciones, normas, legislación, direcciones de páginas web, etc.

CONVENIO DE COLABORACIÓN CON EL MINISTERIO DE DEFENSA

La Fundación Aena ha firmado un convenio de colaboración con el Ministerio de Defensa para digitalizar el Archivo Histórico del Ejército del Aire, situado en Villaviciosa de Odón, y contribuir al mantenimiento de los fondos de su Museo Aeronáutica, situado en el aeropuerto de Cuatro Vientos. El acuerdo, con una duración de cinco años, especifica que el Ejército del Aire planificará y tutelará las labores para la recuperación, catalogación, registro, digitalización de fotografías y documentos históricos y su Conservación del Archivo Histórico. Además propondrá la adquisición de medios informáticos para la digitalización y consulta de los fondos documentales y de imágenes. Asimismo, el Ejército del Aire planificará y dirigirá las labores de restauración y tratamiento para la conservación y exhibición de los fondos del Museo de Aeronáutica y Astronáutica, pero deberá proponer a la Fundación Aena las actuaciones que desee llevar a cabo, así como los presupuestos concretos para cada una de estas acciones. La Fundación Aena proveerá en todo momento los fondos necesarios y la duración de dicho acuerdo será por cinco años prorrogables.

Debido al interés que en el sector tiene la información especializada de este Centro se ofrecen ciertos servicios a investigadores, estudiantes y empresas que lo soliciten.

Asimismo, a través de la página web de Aena se pueden consultar las bases de datos especializadas en aeropuertos, transporte aéreo y navegación aérea y obtener referencias bibliográficas de: libros y documentos en general, artículos de revista con un resumen en español, legislación seleccionada, siglas y enlaces de interés, además de la colección histórica de documentos y artículos de revista: documentos editados o que se refieren al periodo anterior a 1980.

LAS COMISIONES LOCALES DE ACCIÓN SOCIAL ORGANIZAN UNAS JORNADAS CULTURALES EN TORNO AL DÍA DEL LIBRO

El 23 de abril, Día del Libro, sirvió de referencia para la celebración de las primeras jornadas culturales en los centros de Aena en Madrid, organizadas por las comisiones locales de Acción Social, en colaboración con el área de Beneficios Corporativos y Proyectos Sociales. De este modo, la semana del 20 de abril estuvo plagada de iniciativas sociales y culturales, dirigidas a tres objetivos: potenciar actividades de interés cultural en torno al Día del Libro, ofrecer alternativas de ocio de carácter cultural para trabajadores, familiares y amigos, y generar espacios de participación y convivencia entre el personal de Aena.

Taller literario, visita y lectura de libro

Destaca, por ejemplo, una visita al llamado Madrid de las Letras o la convocatoria de un Taller de Escritura Creativa, en el que se trabajó cómo motivar la escritura, la creatividad en las ideas, propuestas de textos novedosos, etc. Otra de las actividades fue la presentación del libro Cuentos para prevenir, promovida por la Confederación Estatal de Asociaciones de Padres y Madres de Alumnos. Para finalizar, durante toda la semana se instalaron stands de venta de libros en los diferentes centros de Aena Madrid



La Memoria RSC de Aena simboliza su compromiso de transparencia con la sociedad

Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2009

Perfil de la memoria





Con esta Memoria de Responsabilidad Social Corporativa, Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) pretende continuar una trayectoria de análisis, evaluación y comunicación de su gestión desde el punto de vista de la sostenibilidad, tomando en consideración la interrelación existente entre su actividad y el ámbito social, económico y ambiental en que se desarrolla.

Este es el cuarto año que Aena publica su Memoria de Responsabilidad Social Corporativa, periodo durante el cual, se ha ido mejorando paulatinamente el nivel de información reportada en la misma, estableciéndose los canales de recopilación y unificación de los datos globales de la entidad que aglutina a la totalidad de aeropuertos españoles, instalaciones de Navegación Aérea

y Servicios Centrales. Para ello, y al igual que en años anteriores, para la redacción de este informe se han seguido las directrices del Global Reporting Initiative (GRI), recogidas en la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad (versión 3.0) de octubre de 2006.



Con este propósito de mejora, la presente edición presenta la novedad de haber sido revisada y verificada por AENOR, entidad acreditada de certificación, estableciendo que los contenidos e indicadores de la presente Memoria, se encuentran en correspondencia con el nivel de aplicación B+ de las recomendaciones GRI, con el compromiso de alcanzar gradualmente, en futuras ediciones, niveles superiores de cumplimiento.

PERIODICIDAD Y ALCANCE

Al igual que en el pasado ejercicio 2008, Aena publica su Memoria de Responsabilidad Corporativa de carácter anual, incluyendo en su alcance todas las actividades, productos y servicios desarrollados por la Entidad Pública Empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", siendo su contenido complementado a través de la información incluida en la Memoria Anual 2009 de Aena y en su página web: (www.aena.es).

Así, la información recogida en esta Memoria, abarca los **resultados alcanzados por la Entidad durante el año 2009 en España, englobando a los aeropuertos españoles, helipuertos y Navegación Aérea**, así como aquella relativa al periodo comprendido entre los

años 2007-2009 para la mayoría de los indicadores seleccionados, al objeto de proporcionar una referencia temporal que ofrezca una visión sobre la evolución de los diferentes indicadores seleccionados. No obstante lo anterior, en el capítulo "Sobre Aena"; se incluyen a título meramente informativo una serie de "Buenas Prácticas" de las empresas participadas en las que Aena cuenta con una participación del 100%.

En aquellos casos en que la información suministrada tiene un alcance diferente, se señala adecuadamente. Asimismo, se señalan los cambios significativos relativos a periodos anteriores en el alcance, la cobertura o los métodos de valoración aplicados.

SELECCIÓN DE LOS CONTENIDOS

Para los trabajos de selección del contenido, se han tenido en cuenta, además de los documentos de referencia

sobre indicadores publicados por GRI, las particularidades de Aena, las expectativas de los grupos de interés



(principalmente empleados, clientes, sociedad en general, administración y proveedores) los indicadores empleados por el sector aeroportuario en Europa, los acuerdos voluntarios suscritos por Aena con importancia estratégica así como otros documentos relacionados con

los indicadores de sostenibilidad y el sector del transporte publicados por asociaciones sectoriales e instituciones europeas y españolas (Agencia Europea del Medio Ambiente, Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, etc.).

RIGOR DE LA INFORMACIÓN

La información que se ofrece en el presente documento, ha sido obtenida a partir de los sistemas de información y comunicación internos de Aena. En aquellos

casos en que se utiliza información procedente de fuentes externas, se hace referencia a las mismas para facilitar su trazabilidad y verificación.





Paneles de energía solar
en el Aeropuerto de
Palma de Mallorca



Anexos





ANEXO 1: CERTIFICADO DE VERIFICACIÓN DE LA MEMORIA

AENOR Asociación Española de
Normalización y Certificación

VERIFICACIÓN DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD

VMS-Nº 021/10

La Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR) ha verificado que la Memoria de la empresa:

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AEREA (AENA)

Titulada: **MEMORIA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA 2009**

Y con número de depósito legal: M-31503-2010

Proporciona una imagen razonable y equilibrada del desempeño, teniendo en cuenta tanto la veracidad de los datos de la memoria como la selección general de su contenido, siendo su nivel de aplicación: **B***

Este aseguramiento externo se ha realizado en conformidad con la Guía G3 del Global Reporting Initiative. La verificación se ha realizado con fecha 6 de julio de 2010, no considerando cualquier circunstancia acontecida con posterioridad.

La presente verificación es vigente salvo suspensión o retirada notificada en tiempo por AENOR y en las condiciones particulares indicadas en la solicitud nº GRI-026/10 de fecha 28 de mayo de 2010 y en el Reglamento General de verificación de memorias de sostenibilidad de fecha enero de 2007 que exige entre otros compromisos permitir las visitas de sus instalaciones por los servicios técnicos de AENOR para comprobar la veracidad de lo declarado.

Esta declaración no condiciona la decisión que el propio Global Reporting Initiative pueda adoptar para incorporar a AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AEREA (AENA), en la lista de entidades que han realizado la memoria en conformidad con la Guía GRI, y que publica en su página Web: <http://www.globalreporting.org/GRIReports/GRIReportsList/>.

Fecha de emisión: 16 de julio de 2010


AENOR
El Director General de AENOR



ANEXO 2: ÍNDICE DE CONTENIDOS DEL GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI)

CONTENIDOS INDICADORES GRI G3 (2009)		
Nº	Descripción	Página Memoria RSC / Memoria Anual 2009
1. ESTRATEGIA Y ANÁLISIS		
1.1.	Declaración del máximo responsable de la toma de decisiones de la organización sobre la relevancia de la sostenibilidad para la organización y su estrategia.	7
1.2.	Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades.	19
2. PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN		
2.1	Nombre de la organización.	12,128
2.2	Principales marcas, productos y/o servicios.	12-15, 21, 59
2.3	Estructura operativa de la organización, incluidas las principales divisiones, entidades operativas, filiales y negocios conjuntos.	12-13,16
2.4	Localización de la sede principal de la organización.	Portada
2.5	Número de países en los que opera la organización y nombre de los países en los que desarrolla actividades significativas o los que sean relevantes específicamente con respecto a los aspectos de sostenibilidad tratados en la memoria.	12,15 Presencia geográfica (10-11) * Desarrollo Internacional (73-77) *
2.6	Naturaleza de la propiedad y forma jurídica.	12
2.7	Mercados servidos.	12-15, 34-35 Presencia geográfica (10-11) * Desarrollo Internacional (73-77) *
2.8	Dimensiones de la organización informante.	12-15, 25, 43
2.9	Cambios significativos durante el periodo cubierto por la memoria en el tamaño, estructura y propiedad de la organización.	20,27 Infraestructuras (38-45) * Navegación Aérea (47-52, 55-56 y 62-63)*
2.10	Premios y distinciones recibidos.	37
3. PARÁMETROS DE LA MEMORIA		
3.1	Periodo cubierto.	128
3.2	Fecha de la Memoria anterior.	128
3.3	Ciclo de presentación de memorias.	128
3.4	Punto de contacto.	Portada
3.5	Proceso de definición del contenido.	33-35,128-129
3.6	Cobertura de la Memoria.	37,128-129
3.7	Limitaciones de alcance.	45 (nota de página), 49 (anotación tabla), 88-89 (anotaciones tablas), 96 (anotación tabla), 101 (anotación gráfico), 102-103 (anotaciones tablas), 128
3.8	La base para incluir información en el caso de negocios conjuntos (joint ventures), filiales, instalaciones arrendadas, actividades subcontratadas y otras entidades que puedan afectar significativamente a la comparabilidad entre periodos y/o entre organizaciones.	128
3.9	Técnicas de medición de datos y bases para realizar los cálculos, incluidas las hipótesis y técnicas subyacentes a las estimaciones aplicadas en la recopilación de indicadores y demás información de la memoria.	44 (anotación gráfico), 59 (nota de página), 89 (anotación tabla consumo indirecto de energía), 90 (anotación tabla), 96 (anotación tabla)
3.10	Efecto que pueda tener la reexpresión de información perteneciente a memorias anteriores.	25, 89, 90, 102-103, 128
3.11	Cambios significativos relativos a periodos anteriores en el alcance, la cobertura o los métodos de valoración aplicados en la memoria.	25, 89, 102-103
3.12	Tabla de localización de contenidos mínimos de la Memoria.	Anexos (Tabla GRI)
3.13	Política y práctica actual en relación con la solicitud de verificación externa de la memoria.	128, Anexo 1 (certificado AENOR)
4. GOBIERNO, COMPROMISO Y PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS		
4.1	Estructura de gobierno.	16
4.2	Indicar si el presidente del máximo órgano de gobierno ocupa también un cargo ejecutivo.	16
4.3	Número de miembros del máximo órgano de gobierno que sean independientes o no ejecutivos.	16
4.4	Mecanismos de accionistas y empleados para comunicar recomendaciones o indicaciones al máximo órgano de gobierno.	48-49



CONTENIDOS INDICADORES GRI G3 (2009)		
Nº	Descripción	Página Memoria RSC / Memoria Anual 2009
4.5	Vínculo entre la retribución de los miembros del máximo órgano de gobierno, altos directivos y ejecutivos (incluidos los acuerdos de abandono del cargo) y el desempeño de la organización (incluido su desempeño social y ambiental).	45-46
4.6	Procedimientos implantados para evitar conflictos de intereses en el máximo órgano de gobierno.	17
4.7	Procedimiento de determinación de la capacitación y experiencia exigible a los miembros del máximo órgano de gobierno para poder guiar la estrategia de la organización en los aspectos sociales, ambientales y económicos.	17
4.8	Declaraciones de misión y valores desarrolladas internamente, códigos de conducta y principios relevantes para el desempeño económico, ambiental y social, y el estado de su implementación.	13, 17, 21-24, 26, 42,45, 60-61, 107
4.9	Procedimientos del máximo órgano de gobierno para supervisar la identificación y gestión, por parte de la organización, del desempeño económico, ambiental y social, incluidos riesgos y oportunidades relacionadas, así como la adherencia o cumplimiento de los estándares acordados a nivel internacional, códigos de conducta y principios.	22-24
4.10	Procedimientos para evaluar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno, en especial con respecto al desempeño económico, ambiental y social.	16-17, 22-24
4.11	Descripción de cómo la organización ha adoptado un planteamiento o principio de precaución.	19, 22-23, 77-78, 83
4.12	Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados externamente, así como cualquier otra iniciativa que la organización suscriba o apruebe.	36, 111-113 (colaboraciones institucionales), 114-116 (espacios y jornadas solidarias), 116 (ONT y servicios especiales en aeropuertos), 118-119 (cooperación internacional)
4.13	Principales asociaciones a las que pertenezca (tales como asociaciones sectoriales) y/o entes nacionales e internacionales a las que la organización apoya.	36
4.14	Relación de grupos de interés que la organización ha incluido.	33-35
4.15	Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete.	33
4.16	Enfoques adoptados para la inclusión de los grupos de interés, incluidas la frecuencia de su participación por tipos y categoría de grupos de interés.	33-35
4.17	Principales preocupaciones y aspectos de interés que hayan surgido a través de la participación de los grupos de interés y la forma en la que ha respondido la organización a los mismos en la elaboración de la memoria.	33-35
INDICADORES DEL DESEMPEÑO ECONÓMICO Enfoque de Gestión: 11, 20-24,30		
EC1	Valor económico directo generado y distribuido, incluyendo ingresos, costes de explotación, retribución a empleados, donaciones y otras inversiones en la comunidad, beneficios no distribuidos y pagos a proveedores de capital y a gobiernos.	25
EC2	Consecuencias financieras y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático.	83, 86-88
EC3	Cobertura de las obligaciones de la organización debidas a programas de beneficios sociales.	51
EC4	Ayudas financieras significativas recibidas de gobiernos.	26, 49-50
EC6	Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.	71-72
EC8	Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados principalmente para el beneficio público mediante compromisos comerciales, pro bono, o en especie.	108-110 (Planes de Aislamiento Acústico), 122
EC9	Entendimiento y descripción de los impactos económicos indirectos significativos, incluyendo el alcance de dichos impactos.	14
INDICADORES DEL DESEMPEÑO AMBIENTAL Enfoque de Gestión: 11, 21-24, 75-77, 84, 85-86, 89, 91, 95-96, 99-100, 102, 104-105		
EN1	Materiales utilizados, por peso o volumen.	(1)
EN2	Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales valorizados.	(1)
EN3	Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias.	89
EN4	Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias.	89
EN5	Ahorro de energía debido a la conservación y a mejoras en la eficiencia.	89-90
EN6	Iniciativas para proporcionar productos y servicios eficientes en el consumo de energía o basados en energías renovables, y las reducciones en el consumo de energía como resultado de dichas iniciativas.	89-90
EN8	Captación total de agua por fuentes.	101
EN11	Descripción de terrenos adyacentes o ubicados dentro de espacios naturales protegidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas. Indíquese la localización y el tamaño de terrenos en propiedad, arrendados, o que son gestionados de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a áreas protegidas.	96
EN12	Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad en espacios naturales protegidos o en áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, productos y servicios en áreas protegidas y en áreas de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a las áreas protegidas.	96-100
EN13	Hábitats protegidos o restaurados.	96-98



CONTENIDOS INDICADORES GRI G3 (2009)		
Nº	Descripción	Página Memoria RSC / Memoria Anual 2009
EN14	Estrategias y acciones implantadas y planificadas para la gestión de impactos sobre la biodiversidad.	96-100
EN18	Iniciativas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y las reducciones logradas.	84-85, 89-90
EN20	NOx, SOx y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso.	91-93
EN22	Peso total de residuos gestionados, según tipo y método de tratamiento.	102-103
EN26	Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción de ese impacto.	77 (iniciativas ruido), 83 (plan de acción ambiental), 86-88 (iniciativas cambio climático), 89-90 (iniciativas energía), 101 (iniciativas agua), 103 (iniciativas residuos)
EN30	Desglose por tipo del total de gastos e inversiones ambientales.	76
INDICADORES DEL DESEMPEÑO SOCIAL		
PRÁCTICAS LABORALES Enfoque de Gestión: 21-24, 41-42		
LA1	Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo, por contrato y por región.	43-44
LA2	Número total de empleados y rotación media de empleados, desglosados por grupo de edad, sexo y región.	43
LA3	Beneficios sociales para los empleados con jornada completa, que no se ofrecen a los empleados temporales o de media jornada, desglosado por actividad principal.	51-54
LA4	Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo.	42
LA6	Porcentaje del total de trabajadores que está representado en comités de salud y seguridad conjuntos de dirección-empleados, establecidos para ayudar a controlar y asesorar sobre programas de salud y seguridad en el trabajo.	47
LA8	Programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos que se apliquen a los trabajadores, a sus familias o a los miembros de la comunidad en relación con enfermedades graves.	51-54
LA9	Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con sindicatos.	47-48
LA10	Promedio de horas de formación al año por empleado, desglosado por categoría de empleado.	49-51
LA11	Programas de gestión de habilidades y de formación continua que fomenten la empleabilidad de los trabajadores y que les apoyen en la gestión del final de sus carreras profesionales.	49
LA12	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional.	49
LA13	Composición de los órganos de gobierno corporativo y plantilla, desglosado por sexo, grupo de edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad.	43-45
LA14	Relación entre salario base de los hombres con respecto al de las mujeres, desglosado por categoría profesional.	44
DERECHOS HUMANOS Enfoque de Gestión: 21-24, 41-42, 44-45		
HR5	Actividades de la compañía en las que el derecho a libertad de asociación y de acogerse a convenios colectivos puedan correr importantes riesgos, y medidas adoptadas para respaldar estos derechos.	44
HR6	Actividades identificadas que conllevan un riesgo potencial de incidentes de explotación infantil, y medidas adoptadas para contribuir a su eliminación.	
HR7	Operaciones identificadas como de riesgo significativo de ser origen de episodios de trabajo forzado o no consentido, y las medidas adoptadas para contribuir a su eliminación.	
SOCIEDAD Enfoque de Gestión: 11, 18, 21-24, 36, 107-111		
SO1	Naturaleza, alcance y efectividad de programas y prácticas para evaluar y gestionar los impactos de las operaciones en las comunidades, incluyendo entrada, operación y salida de la empresa.	107-111
SO5	Posición en las políticas públicas y participación en el desarrollo de las mismas y de actividades de "lobbying".	18, 36
RESPONSABILIDAD DEL PRODUCTO Enfoque de Gestión: 11, 21-24, 27-29, 57-61, 64, 68, 71-73		
PR1	Fases del ciclo de vida de los productos y servicios en las que se evalúan, para en su caso ser mejorados, los impactos de los mismos en la salud y seguridad de los clientes, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos sujetos a tales procedimientos de evaluación.	68-71
PR3	Tipos de información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa, y porcentaje de productos y servicios sujetos a tales requerimientos informativos.	66-68
PR5	Prácticas con respecto a la satisfacción del cliente, incluyendo los resultados de los estudios de satisfacción del cliente.	58-62

(*) Información contenida en la Memoria Anual de Aena 2009.

(1) Teniendo en cuenta la naturaleza de la actividad de Aena, estos consumos no se consideran significativos.



ACORTAMOS DISTANCIAS. ACERCAMOS PERSONAS.