



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, cuenta con dos aerogeneradores.



Información de sostenibilidad



Hacia la sostenibilidad en Aena

Aena, como entidad líder prestadora de servicios de transporte aéreo a través de sus aeropuertos y del sistema de navegación aérea, es consciente de su compromiso con la sociedad para la protección del medio ambiente y de su contribución a la sostenibilidad del transporte, en un marco de seguridad, calidad y eficiencia.

En Aena entendemos que una empresa debe generar valor y contribuir al desarrollo sostenible, promoviendo la calidad de vida de las personas e impulsando el uso racional de los recursos naturales en el desarrollo de sus actividades. Por ello, Aena lleva a cabo sus actuaciones en sintonía con las necesidades de la sociedad y reconocemos como principal activo a nuestros trabajadores, de forma que su desarrollo,

su motivación y su satisfacción forman parte de los objetivos a seguir por la empresa. Adicionalmente, aceptamos que la preservación del medio natural ha entrado a formar parte del concepto de calidad de vida en las sociedades desarrolladas y es por ello que incorporamos la variable ambiental como uno de los ejes de los objetivos generales de carácter estratégico en la empresa.

En este sentido, Aena pretende iniciar una trayectoria de análisis, evaluación y comunicación de su gestión desde el punto de vista de la sostenibilidad mediante la elaboración de una batería de indicadores, seleccionados por la interrelación existente entre su actividad y los tres vértices de la sostenibilidad.

Aena avanza en sostenibilidad en tres dimensiones: económica, ambiental y social.



Dicha información tiene como objetivo proporcionar una imagen lo más fiel posible del impacto económico, social y ambiental de la actividad de la empresa, de manera que los diferentes interlocutores, clientes, trabajadores, administraciones públicas, etcétera puedan adoptar decisiones debidamente informadas sobre la misma, en relación con el desempeño de la organización en materia de desarrollo sostenible. Asimismo, dicha información permitirá seguir la evolución de la actividades desarrolladas por la empresa, pudiendo servir de marco de referencia para el análisis de las influencias del aeropuerto en el desarrollo general del territorio donde se asienta.

La información presentada a continuación, abarca los resultados alcanzados por la Entidad Pública Empresarial (Aeropuertos

Españoles y Navegación Aérea) durante el año 2006 en España, así como aquella relativa al período comprendido entre los años 2004-2005, al objeto de proporcionar una referencia temporal que ofrezca una visión sobre la evolución de los diferentes indicadores seleccionados.

Por último, cabe destacar que dicha información, se encuentra recogida en el Informe de Sostenibilidad de Aena 2006, elaborado conforme a las directrices incluidas en la Guía para la Elaboración de Memorias de Sostenibilidad (versión 3.0 de octubre de 2006) del Global Reporting Initiative, constituido como instrumento de gestión y herramienta de comunicación de los resultados de sus actividades en las tres dimensiones de la sostenibilidad.

Objetivos estratégicos de Aena



Hacia la sostenibilidad de las infraestructuras aeroportuarias

La nueva T4 de Madrid- Barajas, la mayor obra civil aeroportuaria del último decenio

Entre las ejecuciones de ampliación de los aeropuertos llevadas a cabo en Aena, cabe destacar la nueva T4 de Madrid-Barajas, inaugurada el 5 de febrero de 2006, la cual ha convertido a este aeropuerto en el cuarto de Europa y décimo del mundo en tráfico de pasajeros, consolidándolo como uno de los aeropuertos *hub*, con mayor capacidad de crecimiento futuro. Con una superficie total de 760.000 m² distribuidos en dos edificios, el Principal (T4) y el Satélite (T4S), la nueva Área Terminal, ha sido diseñada con un estilo modernista, funcional y acogedor para los pasajeros que la utilizan.

Los aspectos más significativos de la nueva Terminal son los siguientes:

- Utilización de madera de bambú para cubrir la superficie interna del techo de la T4 (212.000 m²). El uso de este tipo de madera, atiende a motivos ecológicos, ya que es una planta tropical de rápido desarrollo, procedente de cultivos sostenibles.
- Predominio de la iluminación natural, con el consiguiente ahorro energético, gracias al uso de elementos de transparencia y las paredes de vidrio del edificio. Asimismo, se han colocado junto a las cristalerías unas fotocélulas que permiten desconectar el alumbrado automáticamente cuando muestran la existencia de suficiente luz natural. Del mismo modo, el diseño de sus estructuras propicia la ausencia de contaminación acústica, con lo que se consigue una mejora en el confort del usuario.

Galardones recibidos por la nueva Área Terminal T4 del Aeropuerto de Madrid-Barajas, inaugurada en el año 2006

- Premio de Diseño T+L en la categoría de **Mejor Espacio Público**, otorgado por la revista de viajes y ocio *Travel +Leisure*. Marzo 2006.
- Premio de Diseño al **Mejor nuevo aeropuerto**, otorgado por la revista de diseño de interiores y estilo de vida *Wallpaper*. Marzo 2006.
- **Premio internacional RIBA European Awards 2006**, en el apartado de "Edificios públicos realizados en la Unión Europea", otorgado por el Royal Institut of British Architects. Junio 2006.
- Premio al **Mejor proyecto de Ingeniería 2005**, otorgado por el Instituto de la Ingeniería de España. Junio 2006.
- **Premio internacional IStructure Award for Comercial or Retail Structures 2006**, otorgado por la Institution of Structural Engineers. Noviembre 2006.
- Premio al **Aeropuerto Europeo del año 2006**, otorgado por el Institute of Transport Management británico. Noviembre 2006.
- **Premio RIBA Stirling** a los estudios de arquitectura de Richard Rogers Partnership y Estudio Lamela, coautores del proyecto, otorgado por el Royal Institut of British Architects. Noviembre 2006.
- **Premio de Urbanismo y Arquitectura** del Ayuntamiento de Madrid **a los mejores trabajos realizados en 2005**, en el apartado de "Edificio de Nueva Planta destinado a Usos Distintos de Vivienda". Diciembre 2006.

La nueva T4 de Madrid-Barajas ha sido diseñada con un estilo modernista, funcional y acogedor para los pasajeros que la utilizan.

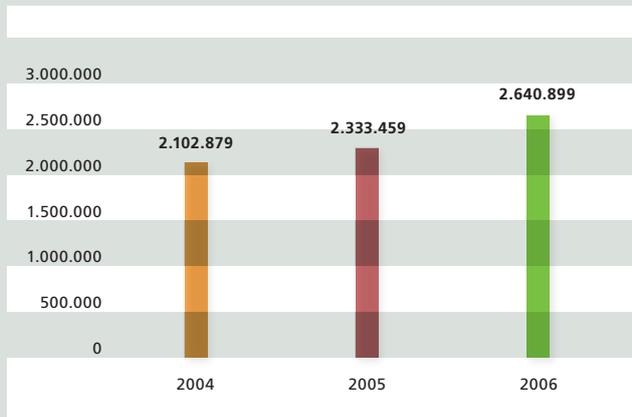
- Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE): Capaz de procesar 16.500 equipajes a la hora, evitando la utilización de vehículos de transporte de equipaje y minimizando la emisión de contaminantes.
- El aparcamiento consta de la cubierta ecológica más grande de Europa (56.000 m²), proporcionando, junto a una mejora estética, un aislamiento térmico con el consiguiente ahorro energético, así como un aislamiento acústico, ya que la vegetación impide el paso de vibraciones y ruidos. Para ello, se utilizan especies vegetales muy resistentes las cuales permiten conseguir efectos beneficiosos mediante un sistema de aprovechamiento del agua que reduce al mínimo su mantenimiento.
- Sistema Automatizado de Transporte de Pasajeros: El APM (Automatic People Mover) consiste en un tren, eléctrico el cual permite desplazar hasta 13.000 personas en una hora entre ambos edificios terminales, a una velocidad máxima de 60 km/h, evitando así el uso de los autobuses de pasajeros, con el consiguiente ahorro de emisiones de CO₂.
- Suelo: En la T4 se ha seleccionado un pavimento de piedra caliza española, reforzando el efecto luminoso y obteniendo el consiguiente ahorro energético.
- Intermodalidad: Las obras efectuadas a lo largo del 2006 ha hecho posible la prolongación de la línea de metro, la cual permite conectar el centro de la ciudad con la nueva terminal garantizando a los pasajeros una conexión rápida, cómoda y económica con cualquier punto de la ciudad. Ello supone un atractivo añadido para el turismo, tanto de ocio como de negocios y favorece el desplazamiento a través de un transporte público más eficiente en contra del uso del vehículo privado.



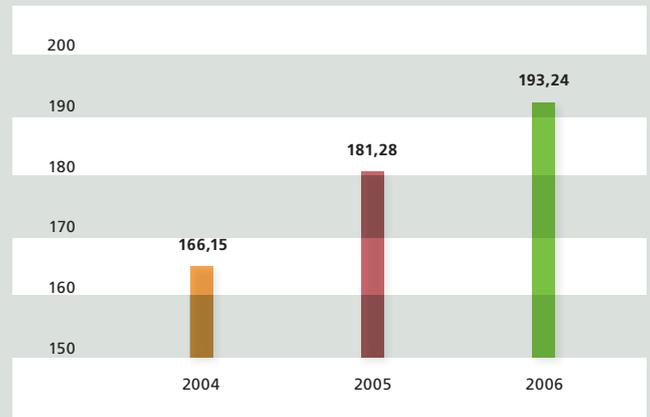
La contribución de Aena al desarrollo sostenible del sistema de transporte en España

Contribución económica

Ingresos de explotación (en miles de euros)

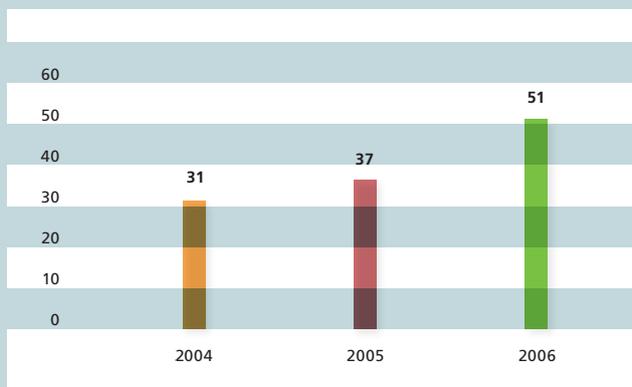


Tráfico de pasajeros (en millones)

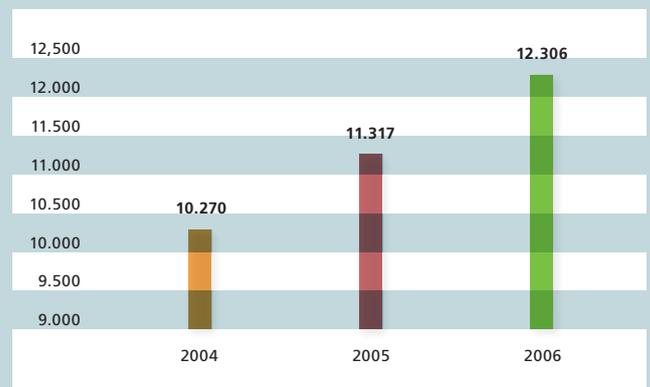


Contribución ambiental

Número total de sistemas de gestión ambiental de Aena certificados según la norma ISO 14001

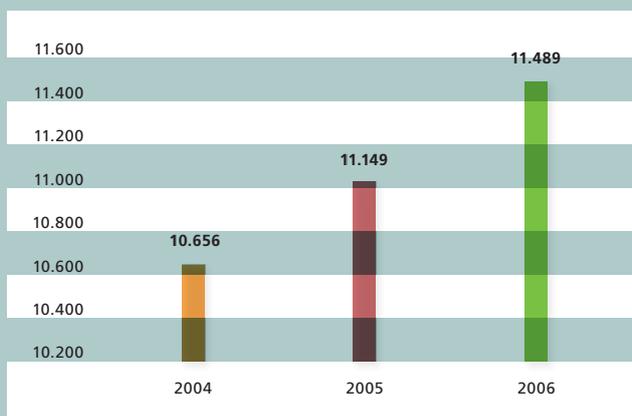


Número de viviendas en las que se han ejecutado actuaciones de aislamiento acústico

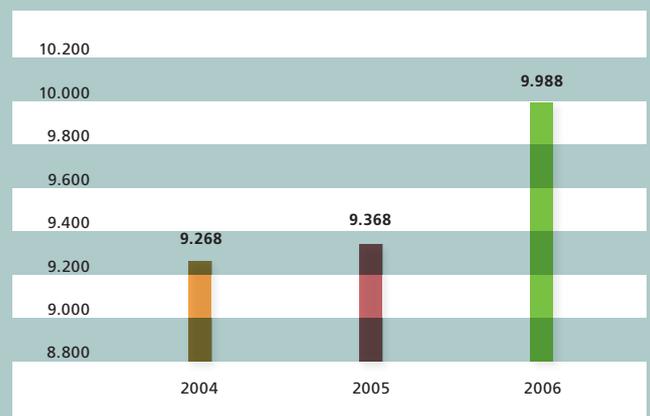


Contribución social

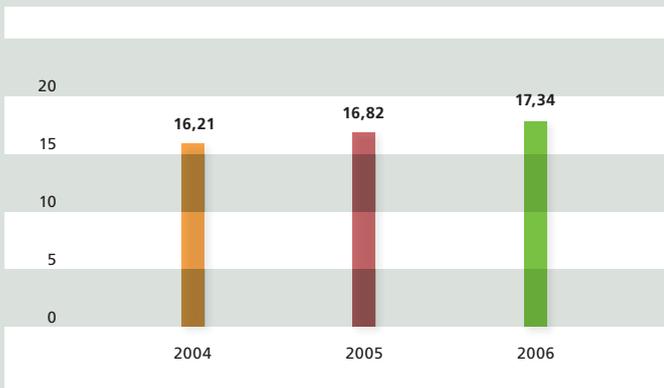
Número empleados Aena



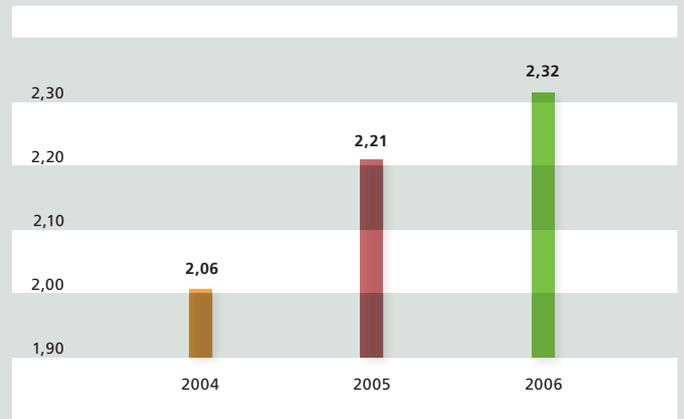
Número de contratados con carácter fijo



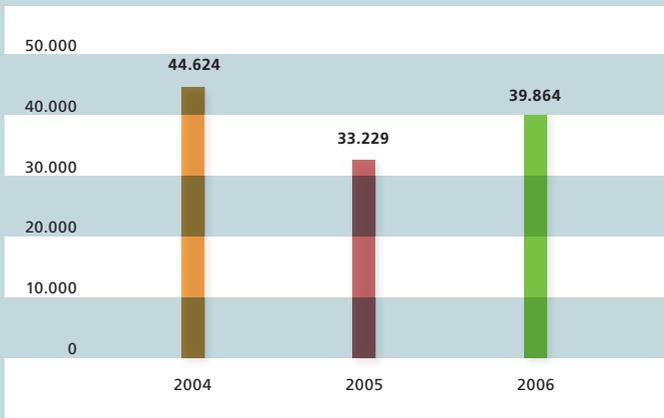
Unidades de tráfico gestionadas por empleado
(en miles de UT / empleado)



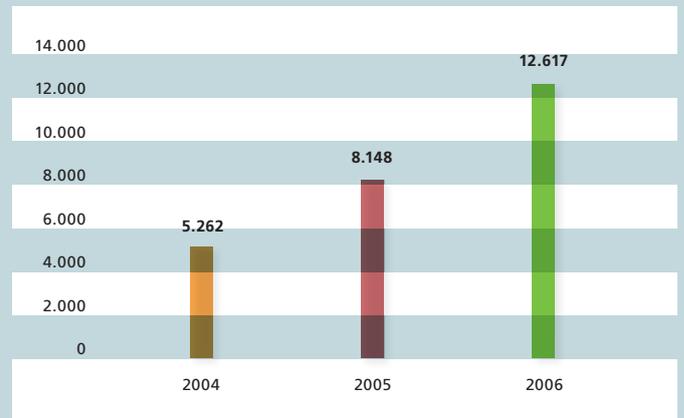
Operaciones (millones)



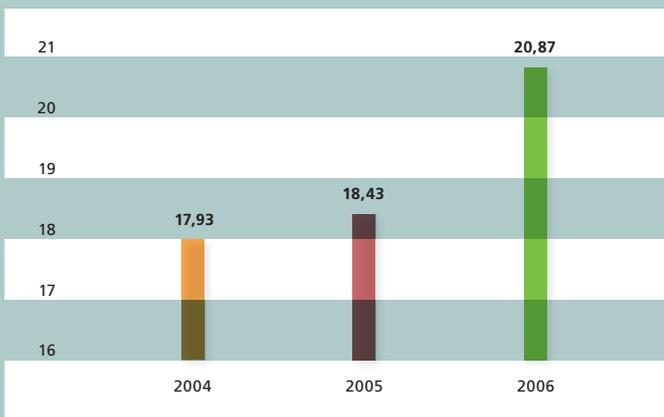
Inversiones ambientales (miles de euros)



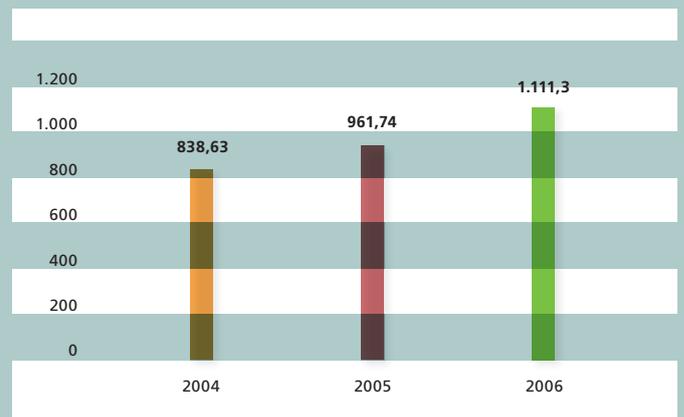
Gastos ambientales (miles de euros)



Número medio de horas de formación por empleado



Aportaciones al programa de acción social (miles de euros)



Dimensión económica

Aena desempeña una función crucial en el funcionamiento del sistema de transporte aéreo, contribuyendo de forma destacable en el progreso social y la prosperidad económica tanto a escala nacional como local.

Asimismo, los aeropuertos suponen una importante fuente de ingresos para un amplio conjunto de sectores de todo tipo (comerciales, industriales y de servicios), dependientes en gran medida de la actividad de Aena. Este hecho supone que al igual que sucede en otros sistemas de transporte, el impacto económico indirecto supera ampliamente el impacto económico directo, derivado de la propia gestión aeroportuaria y de la navegación aérea.

Resultados económicos

Los ingresos de explotación obtenidos en Aena han aumentado un 25% con respecto al 2004, alcanzando en el año 2006 una cifra superior a los 2.600 millones de euros.

Los trabajadores de Aena son los principales beneficiarios de los gastos de Aena a lo largo del periodo 2004-2006 al ser los destinatarios del 37% del importe total.

Ingresos* obtenidos (miles de euros)

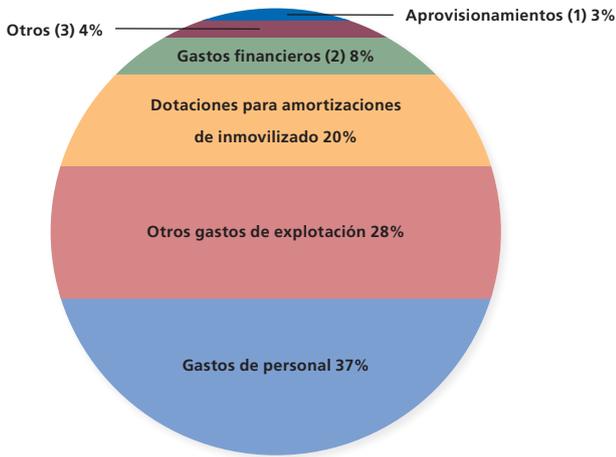
	2006	2005	2004
Ingresos de explotación	2.640.899	2.333.459	2.102.879
Beneficios e ingresos financieros	11.120	9.934	10.819
Beneficios e ingresos extraordinarios	70.418	44.052	65.850

Gastos* generados (miles de euros)

	2006	2005	2004
Gastos totales	2.748.881	2.352.157	2.151.830

* Datos correspondientes a Aena sin incluir Sociedades Dependientes.

Destino de los gastos, distribuido por partidas. Periodo 2004 - 2006



- (1) Incluye trabajos realizados por otras empresas, variación de existencias y compras.
- (2) Incluye gastos financieros y asimilados.
- (3) Incluye variación de las provisiones de tráfico, impuestos sobre sociedades y pérdidas y gastos extraordinarios.

Subvenciones recibidas

En el periodo 2004-2006, Aena ha recibido diversas subvenciones relacionadas con su inmovilizado por un importe total de 136,34 millones de euros.

Subvenciones recibidas (en millones de euros)		
2006	2005	2004
39,70	26,04	70,60



Gastos e inversiones ambientales

Las inversiones ambientales realizadas por Aena en el periodo 2004-2006 han ascendido a un total de 117,7 millones de euros, mientras que los gastos, en el mismo periodo, han ascendido a 26 millones de euros, de los cuales el 63% se ha destinado a actividades de conservación y reparación.

En relación a las inversiones ambientales, una de las partidas más relevantes, es la correspondiente a las actuaciones llevadas a cabo por Aena en las viviendas incluidas en los Planes de Aislamiento Acústico (ver apartado *Control de Ruido* de la Dimensión Ambiental).

En este sentido, la inversión realizada por Aena en los Planes de Aislamiento Acústico durante el periodo 2004-2006 fue de 66.588.471 €, habiéndose ejecutado, en el periodo 2000-2006, actuaciones de aislamiento acústico en 11.988 viviendas por un importe total de 133.071.599 €.

Gastos e inversiones ambientales (en miles de euros)

	2006	2005	2004
Inversiones Ambientales	39.864,00	33.229,00	44.624,00
Gastos ambientales	12.617,00	8.148,00	5.262,00

Aportación económica a asuntos sociales

Junto con el Plan Anual de Ayudas Sociales destaca entre los beneficios para los trabajadores el Plan de Pensiones de Aena, el cual cubre las contingencias de jubilación, incapacidad en sus distintos grados y fallecimiento. Su formalización tuvo lugar el 28 de julio de 2003, de conformidad con los acuerdos suscritos entre la empresa y la Parte Sindical de Aena.

En el año 2006, Aena ha realizado una aportación al Fondo de Pensiones próxima a los 5 millones de euros, alcanzando durante el periodo 2004-2006 una aportación total de 14,62 millones de euros.

Aportación económica (miles de euros)*

	2006	2005	2004
Fundación Aena	2.149	2.203	2.108
Gestión del Plan Anual de Ayudas Sociales para trabajadores	1.111,3	961,74	838,63

* Ver descripción de estos programas en el apartado de "Dimensión social".

Impactos económicos indirectos

Las infraestructuras aeroportuarias forman una parte importante del motor que activa la actividad económica, siendo la actividad generada por el sector del transporte aéreo en España, un 7,8 % del Producto Interior Bruto.

Los efectos económicos y sociales del transporte aéreo son inseparables de los de la industria turística, cuyo gran crecimiento en los últimos años ha ido estrechamente

vinculado con las posibilidades de viaje rápido, seguro y económico que ofrece el sector aéreo. Un dato que apoya este hecho es que durante el año 2005 el 73% de los turistas que vinieron a España llegaron utilizando como medio de transporte el avión.

Los efectos de la actividad de Aena, sobre la creación de empleo también son reseñables, generando 950 empleos directos por cada millón de pasajeros transportados y 3.700 empleos indirectos inducidos por cada 1.000 empleos directos.

Contribución de Aena a la creación de empleo en España. Año 2006



La adecuada gestión de los recursos humanos es un objetivo estratégico en Aena.

Dimensión ambiental

Al objeto de hacer compatible la prestación de los servicios de transporte aéreo con la conservación del medio ambiente, Aena está llevando a cabo un amplio conjunto de actuaciones, implementando la variable ambiental durante las fases de planificación, ejecución y explotación de las infraestructuras aeroportuarias e instalaciones de Navegación Aérea en sintonía con los compromisos y principios recogidos en su Política Medioambiental.

Evaluaciones ambientales

En el ámbito de la evaluación ambiental estratégica de los instrumentos de planificación, Aena ha iniciado la evaluación ambiental del Plan Sectorial del Transporte Aéreo y se está redactando la documentación previa necesaria para llevar a cabo la correspondiente tramitación ambiental de los Planes Directores que se encuentran en fase de revisión.

En lo que respecta al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de los proyectos de infraestructuras aeroportuarias e instalaciones, de Navegación Aérea, Aena planifica, coordina y elabora la documentación necesaria para someter a evaluación 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, 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 condicionados recogidos en la DIA, Aena lleva a cabo un Programa de Vigilancia Ambiental definido tanto para la fase de obra como de explotación del proyecto correspondiente, incluyendo el seguimiento, control, y la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la DIA correspondiente.

Sistemas de gestión ambiental

En sintonía con su Política Medioambiental, Aena integra la variable ambiental en el desarrollo de sus actividades y la prestación de servicios, mediante la implantación de los sistemas de gestión ambiental (SGA) conforme a la norma internacional 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 Barcelona, Aena ha procedido a la sucesiva implantación y certificación de los sistemas de gestión ambiental en sus instalaciones, de manera que en la actualidad el 98% del tránsito de pasajeros y operaciones aéreas se efectúa en aeropuertos certificados por la norma UNE-EN ISO 14001.

En este sentido, 51 centros de Aena han obtenido la certificación ambiental, siendo 43 de ellos infraestructuras aeroportuarias y 8 los que conforman las Unidades Corporativas y Direcciones Regionales de Navegación Aérea.

Adicionalmente, el aeropuerto de Tenerife Sur está 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.

Asimismo, Aena Internacional ha comenzado la implantación de sistemas de gestión ambiental en los aeropuertos que gestiona, habiéndose obtenido la certificación ISO 14001 en el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena de Indias (Colombia).

Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA) obtenidas

	2006	2005	2004
DIA's	5	1*	3

(*) En 2005 se obtuvo una resolución adicional, la cual resolvió en la no necesidad de sometimiento de los proyectos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Consumo de recursos naturales

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

A este respecto, los principales recursos naturales demandados son agua y energía, siendo los aeropuertos los mayores consumidores de este tipo de recursos, tanto por el número de personas que utilizan sus instalaciones (trabajadores y usuarios), como por el tamaño de sus infraestructuras.

El consumo de agua en aeropuertos ha aumentado de forma significativa durante el periodo 2004-2006, como consecuencia del incremento de las unidades de tráfico. Al objeto de minimizar dicho incremento, Aena lleva a cabo actuaciones que contribuyen al ahorro y la eficiencia en el consumo de este recurso en los diferentes aeropuertos a partir de la aplicación de diversas medidas como el riego por goteo, el uso de agua de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) del aeropuerto para el riego de jardines o el reciclaje de agua en las plataformas de prácticas de los Servicios de Extinción de Incendios.

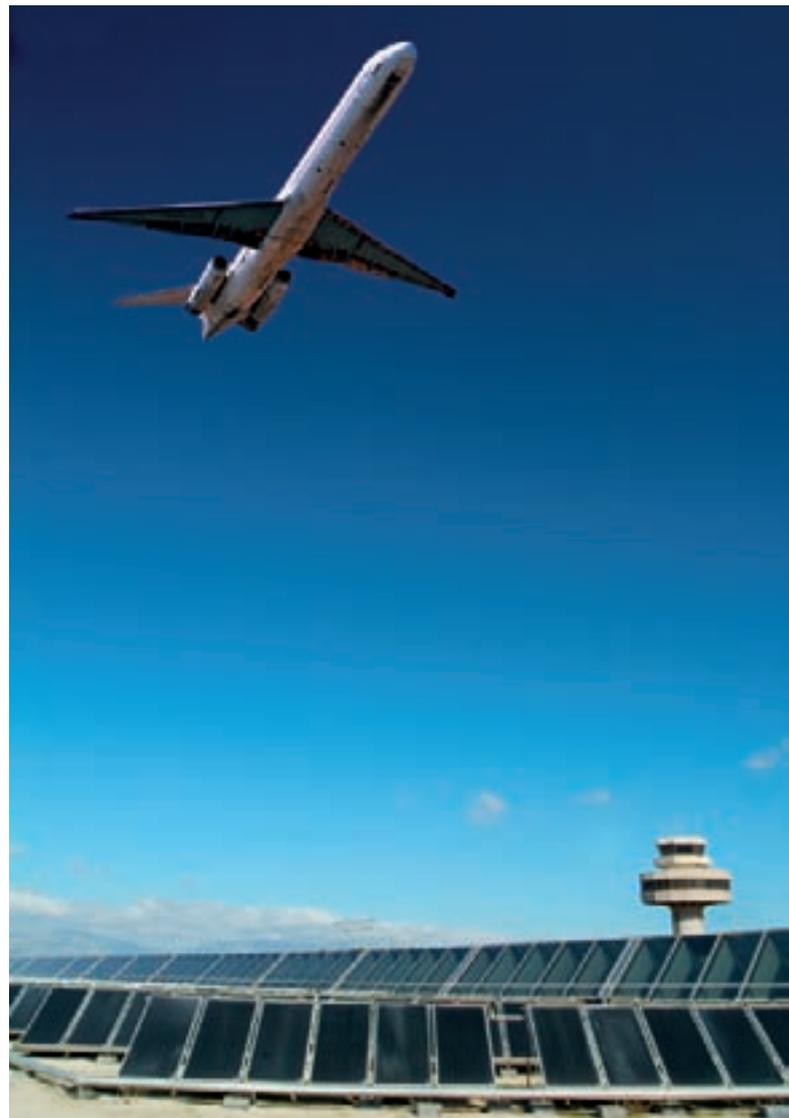
La energía eléctrica consumida por Aena, es demandada fundamentalmente para la puesta en marcha de los sistemas de climatización e iluminación de edificios, funcionamiento de elementos móviles (cintas, escaleras y pasillos mecánicos, etcétera), balizamiento, alimentación de equipos de ayuda a la navegación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

Así, el desarrollo de las nuevas infraestructuras aeroportuarias ejecutadas, durante el periodo 2004-2006, ha supuesto un aumento en el consumo de energía eléctrica, tanto en valor absoluto como relativo, especialmente, con motivo de la puesta en marcha de las nuevas instalaciones para pasajeros del Aeropuerto de Madrid-Barajas: el nuevo T4 y T4S, dos edificios con una superficie de 760.000 m².

Otras fuentes de energía utilizadas en los centros de Aena, son el gasóleo (empleado en las calderas de calefacción, grupos electrógenos de emergencia para generación de energía eléctrica), la gasolina para vehículos y el gas natural para calderas de calefacción, servicios de restauración, etcétera.

El aprovechamiento eficiente de los recursos energéticos y la progresiva utilización de las energías renovables son, asimismo, principios recogidos en la Política Medioambiental de Aena. Así, en sintonía con estos principios, cabe destacar la instalación 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 Aérea de la isla de Gran Canaria. Asimismo, destacar la instalación solar térmica para la generación de agua caliente sanitaria y de calefacción construida en el Aeropuerto de Palma de Mallorca en el año 2000.

Otras iniciativas significativas, en relación con la reducción del consumo de combustibles fósiles, son la instalación de plantas de cogeneración en los aeropuertos de Bilbao y Madrid-Barajas. En el caso del Aeropuerto de Bilbao, su puesta en

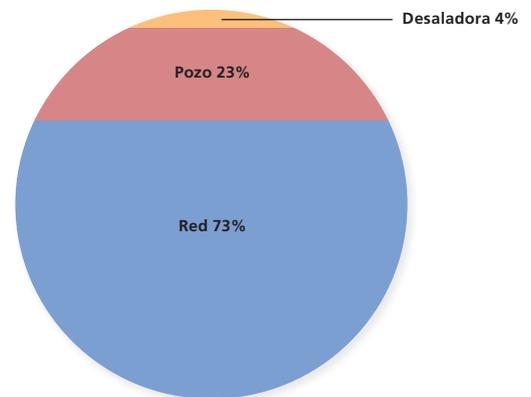


Paneles de energía solar en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.

funcionamiento se realizó en el año 2000, lo que proporciona una media de ahorro aproximado del 15% de la energía consumida en el aeropuerto (2.200 Mwh al año), a lo largo del periodo 2004-2006.

La planta de cogeneración del Aeropuerto de Madrid-Barajas entró en funcionamiento en enero de 2005 y, en régimen normal de funcionamiento, cubre totalmente la demanda térmica, y de forma parcial la eléctrica, del Nuevo Área Terminal (T4 y T4S). Dicha instalación funciona aprovechando el calor de los gases de escape de los motogeneradores de energía eléctrica y el frío de su refrigeración de baja temperatura, para alimentar el sistema de calefacción y el de aire acondicionado del Nuevo Área Terminal, suponiendo un ahorro de energía eléctrica de 200.000 Mwh al año.

Consumo de agua por fuentes en aeropuertos (año 2006)



Consumo de agua por fuentes en aeropuertos

	2006	2005	2004
Agua de red (miles de m ³)	5.380	4.993	4.314
Agua extraída de pozos (miles de m ³)	1.685	1.645	1.765
Agua desalada (miles de m ³)	287	263	255
Total	7.352	6.901	6.334
Total por Unidad de Tráfico (ml/UT)	36,9	36,7	36,5

Consumo directo de energía en aeropuertos, desglosado por fuentes primarias

	2006	2005	2004
Energía eléctrica			
Consumo total año (GWh)	789	544	552
Consumo por Unidad de Tráfico (kWh/UT)	3,96	2,89	3,19
Consumo de gasoil			
Consumo total año (m ³)	4.101	4.129	4.386
Consumo por Unidad de Tráfico (cm ³ /UT)	20,6	21,9	25,3
Consumo de gasolina			
Consumo total año (m ³)	242	188	211
Consumo por Unidad de Tráfico (cm ³ /UT)	1,2	1,0	1,2
Consumo de gas natural			
Consumo total año (m ³)	1.995	2.416	2.350
Consumo por Unidad de Tráfico (cm ³ /UT)	10,0	12,8	13,6

Emisiones de gases de efecto invernadero

En Aena, la principal fuente de emisión de gases de efecto invernadero tiene su origen en el consumo de energía eléctrica, siendo esta demandada principalmente por los aeropuertos, en relación con el resto de instalaciones de la empresa.

Por ello, en relación con el apartado anterior y con el fin de reducir las emisiones derivadas del uso de combustibles fósiles, Aena se encuentra llevando a cabo un conjunto de actuaciones encaminadas al uso progresivo de fuentes de energía renovables, así como de técnicas de ahorro y de eficiencia energética en sus infraestructuras, permitiendo incrementar la eficiencia energética y la promoción de energías menos contaminantes en sus instalaciones, lo cual supone un ahorro significativo en la emisión de gases con efecto invernadero.

Adicionalmente, también se han puesto en marcha otras medidas encaminadas a reducir las emisiones de vehículos de tierra en los aeropuertos, pudiendo destacar la puesta en marcha de la Inspección Técnica Aeronáutica de vehículos de tierra en plataforma o la iniciativa de reducción de los NOx procedentes de los vehículos GSE (*Ground Support Equipment*: vehículos de apoyo en tierra) de los concesionarios *handling*. Esta última iniciativa, se encuentra materializada en la actualidad a través de la ejecución de programas de sustitución de vehículos GSE, por aquellos que empleen tecnologías y combustibles más limpios (por ejemplo, gas natural), en tres aeropuertos de la red de Aena: Madrid-Barajas (septiembre de 2004), León (diciembre de 2005) y Barcelona (noviembre de 2006).

Ahorro en el año 2006 de CO₂-equivalente emitido a la atmósfera gracias a iniciativas en Aena

Planta de cogeneración del Aeropuerto de Madrid-Barajas	41.000 (t CO ₂ -eq)
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao	90 (t CO ₂ -eq)
Aerogeneradores del Aeropuerto de La Palma	1.315 (t CO ₂ -eq)
Aerogenerador del Centro de Control de la Dirección Regional de Navegación Aérea–Región Canarias	679 (t CO ₂ -eq)
Instalación solar térmica del Aeropuerto de Palma de Mallorca	59 (t CO ₂ -eq)

El cálculo de CO₂ se basa en la metodología recomendada en el IPCC 2006 y CORINAIR. Para el apartado de generación eléctrica se han utilizado los datos y coeficientes facilitados por REE y la CNE.



Madrid-Barajas ha compatibilizado su crecimiento con el mantenimiento de su entorno (en la fotografía, alrededores del Aeropuerto).

Control del ruido

El impacto acústico es uno de los principales aspectos ambientales generados con motivo de la actividad aeroportuaria. El aumento del tráfico aéreo y el crecimiento de población en el entorno de los aeropuertos son dos de los factores que han contribuido a incrementar la problemática social asociada al ruido en la actividad aeroportuaria. Es por ello que la minimización de los niveles acústicos y la protección de la calidad de vida de las poblaciones del entorno aeroportuario se ha convertido en una de las prioridades de Aena.

Entre el total de actividades que se desarrollan en el aeropuerto, las principales fuentes de emisión de ruido tienen su origen en las operaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves.

A este respecto, entre las medidas puestas en práctica por Aena, encaminadas a minimizar las molestias que causa el ruido sobre la población del entorno aeroportuario destacan los Planes de Aislamiento Acústico, cuyo objetivo es conseguir que en el interior de las viviendas que se encuentren dentro de las isófonas definidas por $Leq_{\text{día}}$ 65 dB(A) (7:00-23:00h) y/o Leq_{noche} 55 dB(A) (23:00-7:00h), se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en

el anexo 5 de la Norma Básica de Edificación NBE-CA-88, Condiciones Acústicas en los Edificios.

La ejecución de los diferentes Planes de Aislamiento Acústico, a lo largo del período 2004-2006 ha sido gestionada y supervisada por las Comisiones creadas a tal efecto. Dichas Comisiones están constituidas por representantes del Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente, comunidades autónomas, ayuntamientos cuyos términos municipales se encuentren afectados por las isófonas indicadas y Aena.

A fecha de 31 de diciembre de 2006, Aena ha llevado a cabo actuaciones asociadas a los Planes de Aislamiento Acústico correspondientes a los aeropuertos de Alicante, Barcelona, Fuerteventura, La Palma, Málaga, Madrid-Barajas, Menorca, Palma de Mallorca y Valencia.

Aun siendo los Planes de Aislamiento Acústico una de las principales medidas correctoras que ha adoptado Aena existen otras encaminadas a reducir la inmisión sonora en el origen.

En este sentido, cabe citar el establecimiento de una cuota de ruido en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, que consiste en la asignación a cada tipo de aeronave de una cuota de ruido,

Datos de los Planes de Aislamiento Acústico ejecutados*

	2006	2005	2004
Planes de aislamiento acústico aprobados	9	6	4
Censo de viviendas con derecho a solicitar aislamiento acústico	17.276	15.788	14.383
Viviendas en las que se han ejecutado actuaciones de aislamiento acústico	12.306	11.317	10.270
Mediciones acústicas realizadas	6.811	6.136	5.727

(*) Los datos anuales incluyen los de años precedentes.

diferenciando entre despegue y aterrizaje, en función del nivel efectivo de ruido percibido certificado (EPNdB).

A este respecto, el Aeropuerto dispone de una cifra global de cuota de ruido anual que asigna a cada una de las compañías para la realización de sus operaciones. Asimismo, ha fijado una medida más restrictiva para reducir los niveles sonoros en el entorno, consistente en la prohibición entre las 23:00 y las 7:00 horas de las operaciones de despegue y aterrizaje de aeronaves, que presentan cuotas de ruido por encima de un valor determinado (Cuota de Ruido -4), limitando así la operación de las aeronaves más ruidosas en los periodos de mayor sensibilidad acústica.

Asimismo, destacar el estudio realizado por Aena, al objeto de analizar la exposición al ruido aeronáutico en el entorno del Aeropuerto de Madrid-Barajas, de acuerdo a cuyas conclusiones la Dirección General de Aviación Civil aprobó, mediante la Resolución de 30 de agosto de 2006, la aplicación de restricciones operativas a los aviones "marginalmente conformes"⁽¹⁾, estableciendo la retirada progresiva por las compañías aéreas de dichas aeronaves que operan en el Aeropuerto, a un ritmo anual del 20%, hasta alcanzar el 100% de las operaciones realizadas con estas aeronaves antes del 28 de septiembre de 2012.

Dicha resolución, introduce restricciones operativas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas siguiendo el procedimiento "Enfoque equilibrado" del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre. Dicho concepto, constituye un instrumento de acción que comprende la ejecución simultánea y coordinada de cuatro elementos principales, siendo estas: la reducción del nivel sonoro en la fuente de emisión, el desarrollo de acciones enfocadas a la ordenación y gestión del territorio en el entorno aeroportuario que eviten el desarrollo urbanístico en zonas expuestas a niveles por encima de los criterios de calidad ambiental, la implementación de procedimientos operativos de reducción del ruido y la introducción de restricciones operativas a las aeronaves más ruidosas.

Otras iniciativas encaminadas a reducir el ruido sobre poblaciones cercanas a los aeropuertos, se citan en la tabla anterior.

(1) Aviones de reacción subsónicos civiles que cumplen los valores de certificación acústica del Vol. 1, 2ª parte, Capítulo 3, Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un margen acumulado no superior a 5 EPNdB o nivel efectivo de ruido percibido, expresado en decibelios.

Iniciativas encaminadas a reducir el ruido en Plataforma de estacionamiento y operaciones de aterrizaje y despegue

Aeropuertos de implantación

Restricción de pruebas de motores	Alicante, Fuerteventura, Ibiza, Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia y Vitoria
Restricción de uso de APU* Seguimiento radar y medición de ruido	Madrid-Barajas Barcelona, Madrid-Barajas y Palma de Mallorca
Restricción vuelos entrenamientos	Girona, Madrid-Barajas, Málaga, Palma de Mallorca y Tenerife Sur
Evitar sobrevuelos urbanos	Girona, Gran Canaria y Tenerife Sur
Restricción uso de potencia reversa	Ibiza, Madrid-Barajas, Málaga y Palma de Mallorca
Restricción pistas despegue / aterrizaje	Barcelona y Palma de Mallorca
SID preferentes o determinadas	Barcelona y Madrid-Barajas
Procedimientos de despegue	Barcelona, Madrid-Barajas, Palma de Mallorca y Tenerife Sur
Ángulo de aproximación de aterrizaje (GP de ILS o PAP)	Barcelona, Madrid-Barajas y Palma de Mallorca
Protección acústica mediante barrera vegetal	Fuerteventura

(*) APU: Unidad de producción de energía autónoma de la aeronave

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 sobre los que se asientan sus infraestructuras.

Asimismo, al objeto de conservar los valores naturales en los espacios en que se ubican las instalaciones de Aena, cabe destacar entre otras actuaciones, la firma de un convenio de colaboración, entre la Diputación de Barcelona y Aena, para la conservación del águila perdiguera en el Parque Natural de El Garraf, en el que está instalado el complejo radioeléctrico de Begas y la colaboración que el Aeropuerto de Palma de Mallorca estableció en marzo de 2006 con el Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB) para analizar la evolución del dormidero de la lavandera blanca.

Superficie existente en el interior de los centros aeroportuarios

	Superficie (ha)
EMP - Espacios Naturales Protegidos por alguna figura estatal o autonómica	77,79
ZEP* - 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	118,42
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 Hábitat de Interés Comunitarios Prioritarios es de 5,92 ha.

Nota: No se incluye el Aeropuerto de Madrid-Torrejón.



Los aeropuertos de Aena dedican especial atención a la protección de las aves.

Estrategias y acciones más relevantes implantadas y planificadas para la gestión de impactos sobre la biodiversidad

Aeropuerto

Principales actuaciones

2006

Fuerteventura	→ Transplante en el propio Aeropuerto de especies de flora protegidas: 162 ejemplares de uvilla de mar (<i>Zygophyllum Fontanessi</i>) y 125 Tarajales (<i>Tamarix canariensis</i>) y conservación de los pies de palmera canarias.
Almería	→ Estudio para la restauración de la zona de pinos y eucaliptos afectados por la construcción de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, dirigida a la consecución de un hábitat dominado por el azufaifo (<i>Zizphus lotus</i>) y otras especies arbustivas espinescentes termófilas y xerófilas.
La Palma	→ Adecuación de cinco lagunas artificiales naturalizadas existentes en el litoral. Acondicionamiento de la zona para la presencia de avifauna y para el uso y disfrute de la población de la zona.
Monflorite	→ Reposición y adecuación de 200 m de vía pecuaria, manteniendo las características de anchura y superficie mediante plantaciones y creación de descansaderos.
Lanzarote	→ Estudio de inspección de flora de la zona afectada por las obras. Recomendaciones y medidas preventivas.
Gran Canaria	→ Actuaciones encaminadas a evitar la afección ambiental al Lugar de Interés Comunitario "Bahía de Gando" en lo referente a: — trasiego de maquinaria — localización de instalaciones de obra — acopios de materiales — accesos a la obra. → Estudio para el transplante de palmeras a un nuevo emplazamiento para el desarrollo de un hábitat similar al sustituido.

2005

Málaga	→ Instalación de una red de nueve piezómetros para el control del acuífero durante la ejecución de las obras.
Madrid-Barajas	Con motivo de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas destacar la aplicación de las siguientes medidas: → Construcción de un centro para la recuperación de la fauna silvestre. Su objetivo es el rescate y la acogida de animales autóctonos, el tratamiento médico de los mismos, el proyecto de repatriación de animales exóticos, los programas de cría en cautividad y otras actividades académicas y de investigación. → Recuperación de las márgenes del arroyo de San Román (Torremocha de Jarama) y restauración de las márgenes del arroyo de la Galga (Talamanca y Valdetorres de Jarama)
Palma de Mallorca	→ Estudio sobre la vegetación de los hábitat de las zonas receptoras de las actuaciones. Informe de Medidas Compensatorias a las obras de construcción del segundo link y de la plataforma de la Zona Sur: recuperación de enclaves halófilos en el sector suroeste del recinto aeroportuario, mediante la plantación de una orla arbustiva (196 unidades), matorral halotolerante (19.899 unidades), matorral halófilo (9.333 unidades), praderas juncuales (3900 unidades) y otras plantas (33.928 unidades).

2004

Huesca-Pirineos	→ Protección de la vegetación y espacios protegidos acotando y jalonando el límite exterior de un carrascal de 50 ha.
Menorca	→ Protección de la tortuga <i>Testudo hernani</i> , retirando 13 individuos localizados de esta especie protegida.

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 de selección, reducción, reutilización y reciclaje de todo tipo de residuos al objeto de minimizar la cantidad generada de los mismos.

En materia de gestión de residuos no peligrosos, los principales esfuerzos están encaminados al reciclaje o valorización de los mismos, existiendo 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.

El 80% de los residuos peligrosos generados en los aeropuertos, cuya totalidad es convenientemente gestionada, corresponden al agua con hidrocarburo, resultante de las acciones de mantenimiento de los separadores de hidrocarburos ubicados en las plataformas de estacionamiento. El resto de los residuos peligrosos, proceden 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, etcétera).

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 están construyendo zonas de almacenamiento de residuos peligrosos, que reúnan las condiciones de seguridad adecuadas para garantizar su contención en caso de derrame accidental.



Ejemplo de una adecuada gestión de residuos (en la fotografía, Aeropuerto de Fuerteventura).

Residuos no peligrosos generados en aeropuertos (toneladas)

	2006	2005	2004
Fracción orgánica y otros residuos urbanos sin segregar	30.419,84	31.974,60	31.374,14
Papel y cartón	2.653,84	2.136,95	1.920,62
Lodos de depuradora	989,46	1.184,1	1.232,29
Envases (latas, plásticos, bricks, etc)	564,02	356,84	308,11
Restos de jardinería	550,27	685,12	529,74
Madera y palets	419,09	502,89	377,74
Chatarra	359,95	283,01	240,46
Vidrio	246,51	253,36	207,42
Plástico	154,07	111,87	98,64
Neumáticos	12,69	23,24	11,10
Latas	9,26	17,38	7,91
Toner y cartuchos de tinta	3,06	3,92	3,75
Total de residuos urbanos valorizados	5.962,22	5.558,68	4.937,78
Total de residuos no peligrosos destinados a vertedero	30.419,84	31.974,00	31.374,14

Residuos peligrosos generados en aeropuertos (toneladas)

	2006	2005	2004
Agua con hidrocarburo	1.112,03	705,91	817,13
Fluorescentes y otras lámparas con metales pesados	97,05	59,93	20,36
Baterías usadas	55,89	47,47	57,41
Aceites usados	44,77	26,91	44,75
Materiales impregnados con sustancias peligrosas	37,96	22,21	21,4
Otros residuos peligrosos	47,6	39,18	48,47
Total de residuos peligrosos generados	1.395,30	901,61	1.009,39

Dimensión social

Aena y sus empleados

El mayor activo de Aena es su equipo humano, integrado por más de 11.000 profesionales altamente cualificados repartidos en dos grandes unidades de gestión: la Dirección de Aeropuertos Españoles y la Dirección de Navegación Aérea que, junto a las Unidades Corporativas y las Unidades de Negocio, trabajan para hacer realidad una de las mayores empresas españolas.

Siendo las personas el principal activo de Aena, los objetivos se centran en:

- Mejorar su Desarrollo
- Aumentar su Motivación y Satisfacción

Como consecuencia de la importancia que para Aena tiene el área de recursos humanos, en 2004 se decidió unificar en un solo centro directivo todas las competencias en esta materia, creándose una estructura organizativa de primer nivel concretada en la Dirección Corporativa de Organización y Recursos Humanos. Desde esta Dirección se ha consolidado el modelo de gestión por competencias que pretende avanzar en los objetivos de modernización y flexibilización de la gestión.

La misión de la Dirección de Organización y Recursos Humanos de Aena

Prestar servicios de alta calidad, que satisfagan las necesidades requeridas por las Unidades de Aeropuertos Españoles y de Apoyo a la Dirección General, de forma eficaz y eficiente, aportando economías de escala, gestionando y transfiriendo el conocimiento y contribuyendo a la consecución de los objetivos generales de Aena

Indicadores asociados a Recursos Humanos de Aena

	2006	2005	2004
N.º empleados Aena	11.489	11.149	10.656
N.º de hombres	8.155	7.999	7.689
N.º de mujeres	3.334	3.150	2.967
N.º de contratados con carácter fijo	9.988	9.368	9.268
N.º de contratados con carácter temporal	1.501	1.781	1.388
Procesos de selección externa	619	70	0
Procesos de selección interna	297	323	551
N.º empleados con jornada completa	10.921	10.685	10.341
N.º empleados con jornada reducida	568	464	315
N.º de empleados con jornada normal	4.722	4.563	4.422
N.º de empleados con jornada a turnos	6.767	6.586	6.234
N.º de empleados de edad igual o inferior a 25 años	141	164	149
N.º de empleados de edad comprendida a 26 y 35 años	2.601	2.541	2.390
N.º de empleados de edad comprendida entre 36 y 45 años	3.842	3.651	3.416
N.º de empleados de edad comprendida entre 46 y 55 años	2.863	2.834	2.825
N.º de empleados de edad igual o superior a 56 años	2.042	1.959	1.876
N.º de trabajadores discapacitados	115	112	106
Trabajadores cubiertos por Convenio Colectivo (%)	99,85	99,85	99,84

El IV Convenio Colectivo de Aena, vigente durante el periodo 2005-2008, establece el marco general de relaciones entre Aena y los trabajadores. Este convenio afecta a todo el personal contratado laboralmente por Aena, excluidos los directores del Grupo B y los controladores de la circulación aérea (que disponen a su vez de convenio propio: Convenio Colectivo Profesional de los Controladores de Circulación Aérea), y en él se recogen los principios de igualdad, mérito, capacidad y publicidad para la provisión de puestos de trabajo. Para garantizar el respeto de estos principios y el adecuado control de los procesos de selección, se crea la Comisión Paritaria de Promoción y Selección, integrada por cinco representantes de Aena y cinco representantes de las organizaciones sindicales firmantes del IV Convenio.

En sintonía con el incremento de la actividad de Aena, su plantilla ha experimentado un notable crecimiento, cercano al 8% durante el periodo 2004-2006. Es destacable el aumento de la presencia femenina, que, aunque sigue siendo minoritaria, supone ya el 29% del total y presenta un ritmo de crecimiento muy superior al de la plantilla masculina (12% frente al 6%, con respecto al 2004). La ocupación femenina de puestos de responsabilidad (estructura, incluyendo directivos) representa el 21,3% en 2006, lo cual supone un aumento de más de seis puntos porcentuales en relación al 2004.

Evolución de la composición de la plantilla de Aena

Unidades: N.º de empleados por categoría



Personal del Aeropuerto de Ibiza.



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 que conforman dicha Política, se desarrolla el Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales, regulado por medio del Manual de Gestión, los Procedimientos e Instrucciones, las actividades y los órganos preventivos de Aena.

Los órganos de participación y consenso en esta materia entre los representantes de los trabajadores y Aena son:

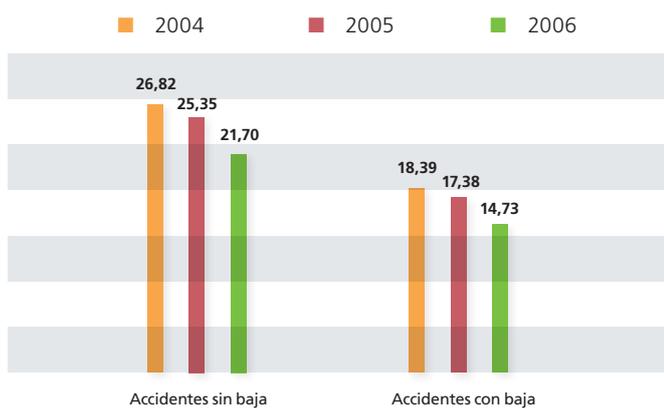
- Comité Estatal de Seguridad y Salud, constituido al objeto de unificar la acción preventiva de Aena y responsable de coordinar los criterios de actuación de los Comités de Seguridad y Salud o de los delegados de prevención de los distintos centros de trabajo. Está integrado por ocho representantes de Aena, y por un máximo de once representantes y asesores de las organizaciones sindicales.
- Comités de Seguridad y Salud, órganos paritarios y colegiados de participación destinados a la consulta regular y periódica de las actuaciones en la empresa en materia de prevención de riesgos. Existe un Comité en todos los centros que cuentan con 50 o más trabajadores, mientras que en los de menos de 50 empleados es el Delegado de Prevención el que asume las competencias del Comité junto a la representación de Aena.

La investigación de accidentes se realiza en todos los centros de Aena, de acuerdo con el artículo 16.3 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales. Todos los accidentes producidos durante el trienio 2004-2006 han sido investigados, analizadas las causas e implantadas, en su caso, las pertinentes medidas correctoras. Estas medidas se han llevado a cabo con la colaboración de toda la organización mediante revisiones de evaluación de riesgos, análisis previos, informes, comprobaciones *in situ*, etcétera.

Desde 2004 se han elaborado normas y cláusulas de prevención de riesgos laborales que se han incluido en los pliegos y contratos firmados con las empresas que trabajan en los recintos de Aena. Asimismo, se ha elaborado un manual específico para la aprobación de los planes de seguridad y salud en obras de construcción, en las que Aena actúa como promotor. En este sentido, Aena ha firmado numerosos convenios de colaboración con otras entidades con el objeto de mejorar las condiciones de seguridad. Es destacable el firmado con la Federación de Construcción, Madera y Afines de Comisiones Obreras (FECOMA-CCOO) y Metal, Construcciones y Afines de la Federación Estatal de la Unión General de Trabajadores (MCA-UGT) en materia de seguridad y salud para las obras de construcción promovidas por Aena y las Adendas al mismo para la aplicación en las obras de los Planes de Málaga, Barcelona, Levante y Canarias.

Índice de incidencia de siniestralidad laboral

Unidades: N.º de accidentes, con o sin baja, por cada mil trabajadores



Indicadores asociados a prevención de riesgos laborales

	2006	2005	2004
Formación en prevención de riesgos laborales (n.º horas lectivas)	35.924	40.294	33.758
N.º total de accidentes laborales con o sin baja (DAE + SSCC)	271	307	309
N.º de accidentes mortales	0	0	1
Utilización aplicación informática GPRL (n.º de accesos)	4.814	3.112	518



Dotaciones del Servicio de Extinción de Incendios del Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

La formación constituye un objetivo estratégico en Aena y 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 la gestión de la formación, Aena elabora Planes de Formación, en cuya planificación y supervisión interviene la Comisión Paritaria de Formación. Adicionalmente Aena dispone del Instituto de Aprendizaje y Desarrollo (IADA), el cual se sustenta en la creación de la cultura de aprendizaje continuo en la empresa, proporcionando una oferta de formación orientada al desarrollo profesional de las personas, alineando la formación con los Objetivos Estratégicos de la Organización, con un enfoque de calidad, eficiencia y rentabilidad. Todo ello ha supuesto la asistencia en un 71% de la plantilla, al menos a un curso de formación durante el año 2006.

Asimismo, Aena viene desarrollando diversos programas de visitas guiadas en aeropuertos, para aquellas personas (tanto escolares como adultas) interesadas en adquirir conocimientos acerca del funcionamiento de las diversas actividades aeroportuarias. 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.

Indicadores asociados a formación en Aena

	2006	2005	2004
Horas de formación totales	239.806	205.485	202.986
Coste total actividades formación (millones de euros)	3,28	3,44	4,2

En 2004 se inició un proceso en Aena para convertir la acción social en uno de los elementos estratégicos que deben conformar la responsabilidad social corporativa.

El Área de Beneficios Corporativos y Proyectos Sociales, 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 que engloba las tres grandes áreas de actividad siguientes:

La Misión del Área de Beneficios Corporativos y Proyectos Sociales (Dirección de Organización y Recursos Humanos de Aena)

Garantizar el desarrollo, junto con los representantes sindicales, de las propuestas recogidas en Convenio Colectivo de Aena. Además podrá poner en marcha, aquellas iniciativas y actuaciones que contribuyan al bienestar social y equilibrio personal y laboral de todos los trabajadores de Aena.

1. Gestión de ayuda social

En este área se gestionan las actuaciones relativas a aquellos beneficios corporativos recogidos mayoritariamente en el Convenio Colectivo de Aena. Su objetivo es impulsar una serie de medidas positivas para los trabajadores y su entorno, que mejoren su bienestar personal y familiar:

- **Plan anual de ayudas económicas** para trabajadores. Este programa facilita ayudas económicas a los trabajadores según las bases acordadas en la Comisión Paritaria de Acción Social. En 2006, desde el Programa Anual de Ayudas Sociales se concedieron 8.019 ayudas por un importe total de 1.111.295 euros.
- **Tramitación de seguros de vida y accidente.** Aena continúa garantizando a su personal, las mejores condiciones posibles de prestación y capital en la póliza del seguro de vida y accidente contratado para todos los trabajadores. En 2006 las prestaciones de las condiciones del seguro se incrementaron una media del 60%, destacando el aumento de prestación por gran invalidez, que pasó de 30.000 a 100.000 euros.
- **Tramitación 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 euros como máximo. En 2006 se han gestionado 218 préstamos reintegrables, 33 más con respecto al 2005, siendo la cuantía total de anticipos concedidos en ese año de 850.982,36 euros.

Asimismo, entre las medidas de apoyo a la conciliación laboral y familiar, Aena lleva organizando desde hace varios años campamentos de verano, una vez finalizados los cursos escolares, mediante el desarrollo de actividades y programas adecuados a las edades de los niños

2. Tratamiento de conductas adictivas y apoyo emocional

- **Prevención del tabaquismo:** Su objetivo es apoyar en su esfuerzo a todos aquellos fumadores que quieran dejar este hábito, de forma sistematizada y mediante un método de probado éxito. Durante el periodo 2004-2006 se han atendido más de 150 tratamientos individualizados.
- **Tratamiento y prevención de conductas adictivas:** En 2006 se atendieron un total de 27 casos y se celebraron 4 cursos de prevención de drogodependencias en los aeropuertos de Bilbao, Gerona, Menorca y Valencia dirigidos a mandos, personal sanitario, delegados de prevención y representantes sindicales, con un total de 49 asistentes. Su objetivo es prevenir los trastornos adictivos en el ámbito laboral e intervenir adecuadamente en los casos de abuso de alcohol y drogas.
- **Programa VALER:** En 2006 se han celebrado 6 ediciones del programa VALER de educación en valores para la prevención de drogodependencias, destinado especialmente a trabajadores con hijos menores y adolescentes. Los centros de trabajo en que se celebraron fueron Servicios Centrales y en los aeropuertos de A Coruña, Barcelona, Madrid-Barajas y Málaga.
- **Apoyo emocional y Educación para la Salud:** A lo largo de 2006 se ha realizado la programación y el seguimiento de cinco cursos para el control del estrés, en Servicios Centrales, con un total de 56 asistentes.

En cuanto al apartado de asesoramiento personal (*Counselling*), durante el año 2006 han utilizado este Programa un total de 28 empleados y 6 familiares directos.

3. Programa de Atención al Empleado y proyectos sociales

- **Programa de atención al empleado:** Este programa integral, pretende aumentar la conciliación de la vida familiar y laboral de los trabajadores de Aena, proporcionando información, asesoramiento y gestión personalizados, sobre aspectos legales, tributarios, gestión de recados, mensajería, etcétera.
En el año 2006, el programa gestionó 3.069 llamadas, lo cual supone un incremento del 11,4% respecto a 2005 y un 45% respecto a 2004.
- **Jornadas culturales y solidarias:** en mayo y noviembre de 2006 se celebraron sendas jornadas de venta de artículos culturales y educativos a precios reducidos, destinándose el 7% de las ventas a la ONG más votada entre los participantes / compradores. Asimismo, se celebraron dos jornadas solidarias en junio y diciembre, donde diversos Centros Especiales de Empleo y ONG's de Comercio Justo, ofrecieron la posibilidad de comprar productos solidarios. Las ventas totales superaron los 2.000 euros.
- **Proyecto eQual ISE-Jarama,** cuyo objetivo es la integración de personas en riesgo, principalmente mujeres víctimas de violencia y personas con discapacidad. Las funciones de Aena consistieron en la cofinanciación (190.000 euros), y la colaboración en tareas técnicas formando parte como miembro del Consejo Gestor.
- **Apoyo al Día Mundial de Lucha contra el SIDA** mediante el envío de información y lazos rojos para todos los trabajadores de Aena.
- **Colaboración con diversas ONG's:** Aena participa en la campaña "Pon tu móvil donde más se necesite" en colaboración con las ONG's Entreculturas y Cruz Roja, la cual persigue dos objetivos: reciclar móviles en desuso y destinar el importe obtenido por la venta de los elementos reutilizados a proyectos de cooperación en países desfavorecidos.
- **Programa "Está en tus manos":** Este programa nace en el 2006 con el objetivo de facilitar información, sensibilizar y orientar a los empleados y su círculo familiar sobre temas de interés general como: salud, medio ambiente o educación, entre otros, a través de la publicación de seis guías básicas.

Aena y la calidad

Uno de los valores esenciales para Aena es la atención a sus clientes y, de manera muy especial, a los pasajeros. Para ello, Aena continúa desarrollando el Plan de Calidad, aprobado en 2003, con los siguientes objetivos:

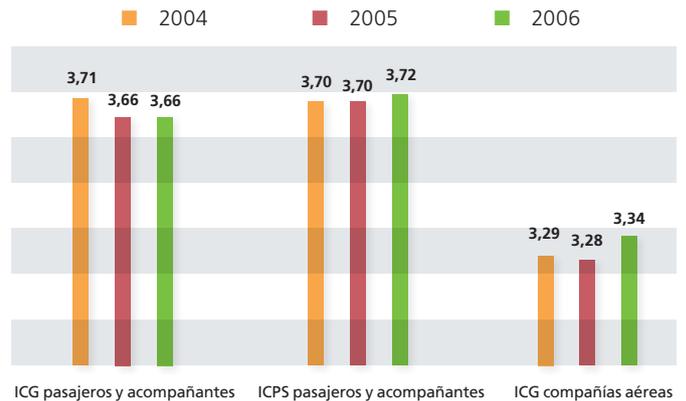
- Mejorar la calidad de los servicios e infraestructuras
- Mejorar la imagen percibida por la sociedad

Aena valora las opiniones y reclamaciones de sus usuarios como un medio eficaz para la mejora de los servicios que ofrece. La calidad del servicio en los diferentes ámbitos de asistencia aeroportuaria se mide mediante el Programa de encuestas AEqual, iniciado en 2002. La valoración otorgada por los pasajeros y acompañantes a la gestión aeroportuaria de Aena en 2006 es muy satisfactoria, 3,66 sobre 5, aunque se ha producido un ligero descenso con respecto al año 2004. La seguridad percibida recibe una puntuación aún mayor, 3,72, y ha experimentado una subida con relación a años anteriores. En relación a los servicios aeroportuarios más valorados por los usuarios destacan los procesos de facturación y desembarque.

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, en un plazo no superior a 21 días, de las acciones llevadas a cabo a partir de esa reclamación o sugerencia.

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



Nota: Valores de índice comprendidos entre 1 y 5.

En los aspectos calificativos, 1 indica muy malo y 5 muy bueno; en el ámbito temporal, 1 indica excesivo y 5 muy corto; y, por último, en cuanto a la elección de aeropuerto, 1 indica no, con toda seguridad, mientras que el 5, sí, con toda seguridad.

Estado de la certificación ISO 9001 en Aena

Los centros de Aena que han obtenido la certificación ISO 9001 son los siguientes:

- Los aeropuertos de: Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Jerez, La Palma, Lanzarote, Madrid-Barajas -parcial-, Málaga, Menorca, Palma de Mallorca, Santiago de Compostela, Sevilla, Tenerife-Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.
- El Departamento de Estadística presente en la unidad correspondiente de Servicios Centrales.
- La Dirección Regional Sur de Navegación Aérea.
- Cinco unidades de servicios centrales de la Dirección de Navegación Aérea: Departamento de Facturación y Cobros, Centro de Apoyo Logístico, Departamento de contratación, División de Información Aeronáutica y Dirección de Sistemas e Instalaciones.
- Las unidades corporativas del Plan Barajas, Plan Barcelona y Dirección de Organización y Recursos Humanos.

En el ámbito de Aena Internacional, doce aeropuertos mexicanos y uno colombiano poseen la certificación ISO 9001.

Premio a la Excelencia y Mejores Prácticas de Aena

Este Premio otorgado por Aena, tiene por finalidad premiar y distinguir a las Unidades de Aena y a sus organizaciones y empresas colaboradoras, que se destaquen por su actuación relevante en la aplicación de la gestión de la Excelencia y la Innovación, así como para fomentar las iniciativas emprendidas en el marco del Modelo EFQM de Excelencia.

Aena aplica el mismo tratamiento a las reclamaciones y sugerencias que se reciben por otros medios (carta, teléfono, fax o correo electrónico). El tiempo de respuesta a las reclamaciones efectuadas a Aena ha sido siempre muy inferior al comprometido y se ha situado entre 5,4 días en 2004 y 6,3 días en 2006. Es destacable el incremento del número de quejas experimentado en 2006, fruto de los acontecimientos extraordinarios que se sucedieron en dicho año: puesta en marcha de nuevas infraestructuras, suspensión de Air Madrid, huelga en el aeropuerto de Barcelona, etcétera.

Todos los pasajeros tienen derechos desde el momento que acceden a un aeropuerto hasta que llegan a su punto de destino. Para garantizar estos derechos, Aena ha adoptado el Compromiso de Servicio de los Aeropuertos con los Pasajeros. Los aeropuertos integrados en la red Aena siguen trabajando para satisfacer las necesidades de los usuarios y alcanzar la calidad establecida en este documento. Entre los compromisos adquiridos figuran:

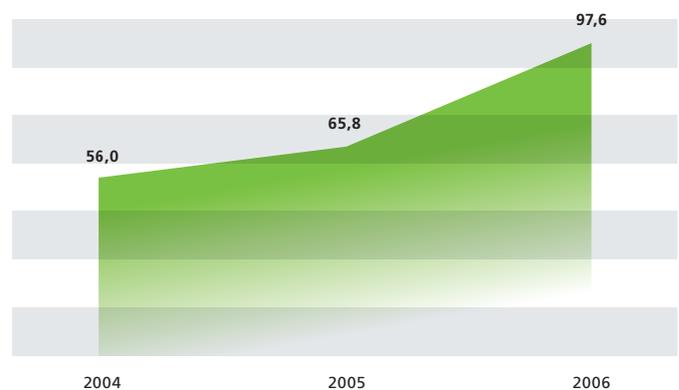
- El despliegue en todos los aeropuertos de la “Carta de los Derechos de los Pasajeros” de la Unión Europea (que se puede consultar en la página web de Aena).
- La asistencia a los pasajeros durante periodos de retrasos significativos o perturbaciones.
- La ampliación y mejora del transporte público.
- El correcto mantenimiento de los equipos utilizados para atender a los pasajeros.
- El mantenimiento de unos estándares adecuados de limpieza.
- La gestión de las observaciones de los usuarios.
- La atención a las necesidades de las personas con movilidad reducida.

La Unidad de Navegación Aérea de Aena se ha marcado como objetivo mejorar día a día la calidad de 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.

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 una base para identificar áreas de mejora e implementar las acciones correspondientes. A partir de las encuestas realizadas, en el marco del citado estudio, se determina el Índice NCP de calidad percibida 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.

Evolución de quejas y reclamaciones imputables a Aena

Unidades: N.º de reclamaciones por cada 1.000.000 pasajeros



Aena y la sociedad

El compromiso de Aena con la necesidad de que todas las instalaciones que gestiona sean asequibles al colectivo de discapacitados, se ha concretado en el Convenio suscrito en 2005 entre Aena y CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad), mediante el cual CERMI asesora a Aena en todos los aspectos relacionados con la accesibilidad en la construcción de infraestructuras, desde la fase de proyecto hasta su desarrollo. En el marco de este Convenio, en el Aeropuerto de Madrid-Barajas se puso en funcionamiento en 2006, en colaboración con las compañías aéreas y los agentes *handling*, un servicio individualizado de atención a pasajeros invidentes, que permite a los pasajeros con deficiencias visuales recibir mensajes sobre el estado de su vuelo, inicio de embarque, última llamada,

cambio o asignación de puerta, si procede, en sus propios teléfonos móviles o en el que le facilite el Aeropuerto. También, en el último trimestre de 2006 se han firmado nuevos contratos de asistencia en tierra a terceros en la categoría de rampa que contienen prescripciones técnicas más exigentes en materia de accesibilidad. Entre otros requerimientos, se exige a los agentes de asistencia que dispongan de personal con preparación adecuada y, en concreto, con conocimientos paramédicos y conocimientos básicos de lenguaje de signos español.

Asimismo, cabe destacar a este respecto, la adaptación que Aena se encuentra realizando de su página web al objeto de que la información disponible en sus respectivas páginas de Internet pueda ser accesible a personas con discapacidad y de edad avanzada.

Cuando los aeropuertos ayudan a salvar vidas

Para aquellos que forman parte de la Organización Nacional de Trasplantes, la participación de los aeropuertos y los colectivos que trabajan en ellos, constituyen un elemento vital para el desarrollo de su trabajo. Así, durante el año 2006, 39 aeropuertos de la red de Aena colaboraron en 1.524 desplazamientos aéreos de los equipos de trasplantes. Asimismo destacar que las necesidades de la operativa del trasplante, supusieron la apertura de 28 de los aeropuertos fuera de su horario habitual de funcionamiento, en un total de 60 ocasiones.

Los aeropuertos que han participado en un mayor número de ocasiones son Madrid-Torrejón, Barcelona, Madrid-Barajas y Alicante.



Aena aplica en sus instalaciones un convenio suscrito con el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad.

Aena y la cultura

En diciembre de 1994, se creó la Fundación Aena, inscrita como fundación cultural privada en el registro del Ministerio de Cultura en 1995. Sus objetivos primordiales son fomentar la cultura aeronáutica, gestionar el patrimonio histórico y artístico acumulado en los aeropuertos españoles y velar por su conservación y su divulgación en la sociedad.

Fruto de este compromiso, la Fundación Aena desarrolla numerosas actividades: 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.



La revista Aena Arte nació 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.

Exposiciones realizadas por la Fundación Aena en 2004-2006

- Marzo-abril 2004. Sala de exposiciones de la Caja Vital Kutxa (Vitoria)
- Mayo-julio 2004. Museo de Navarra (Pamplona)
- Mayo-junio 2005. Sala de exposiciones del Palacio Episcopal (Málaga)
- Julio-septiembre 2005. Fundación Rodríguez-Acosta (Granada)
- Septiembre-noviembre 2005. Centro de Arte La Regenta (Las Palmas de Gran Canaria)
- Marzo-mayo 2006. Edificio Fòrum (Barcelona)
- Septiembre-noviembre 2006. Sala de Exposiciones Vimcorsa (Córdoba)

Jornadas históricas aeronáuticas organizadas por la Fundación Aena. 2004-2006

- **VIII Jornadas:** Los deportes aéreos (2004)
- **IX Jornadas:** Las Ciencias y las Técnicas Aeronáuticas en España (2005).
- **X Jornadas:** Madrid-Barajas: 75 años de historia (2006)

La Fundación Aena organiza exposiciones y ciclos de conferencias, siendo gestora del patrimonio histórico y artístico de los aeropuertos españoles.



Aena y la seguridad

En el ámbito de Navegación Aérea, Aena, como proveedor civil de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) en España, es responsable de la gestión segura, ordenada, fluida y eficaz 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.



Aena está haciendo importantes inversiones para reforzar los controles de seguridad en los aeropuertos.

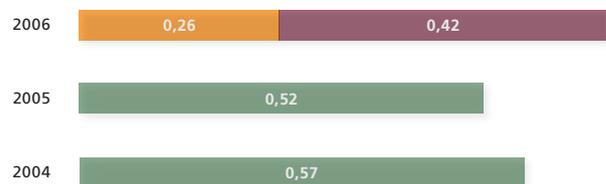
Para cumplir con los requisitos en materia de seguridad establecidos por la Orden Ministerial de 16 de marzo de 2006, relativa a la obtención de la certificación de proveedor de servicios civiles conforme a la normativa de Cielo Único Europeo, la Dirección de Navegación Aérea desarrolló en 2006 un Sistema de Gestión de la Seguridad que despliega la Política de Seguridad dentro de un compromiso sistemático, explícito y formal de gestión, que define y asigna objetivos y responsabilidades de Seguridad entre todos y cada uno de los miembros de la Organización de Navegación Aérea.

En materia de seguridad aeroportuaria, a raíz de los acontecimientos recientes y en línea con los principales aeropuertos europeos, Aena está haciendo importantes esfuerzos por reforzar los controles de seguridad en los aeropuertos españoles. Además, y en cumplimiento con la normativa de la Unión Europea (como el Reglamento CE N.º 1546/2006, por el cual se limitan los líquidos que los pasajeros pueden transportar en su equipaje de mano a través de los puntos de control), Aena ha puesto en marcha medidas que refuerzan sustancialmente la seguridad de los pasajeros y los vuelos. Entre dichas medidas, como principales novedades, destacan la inspección del 100% de los equipajes facturados y las inspecciones manuales aleatorias de pasajeros y equipajes de mano.

Evolución de los Índices de accidentalidad

Unidades: Número total de incidentes y accidentes por cada 1.000 movimientos realizados en plataforma

- N° de accidentes-incidentes en plataforma / 1000 movimientos
- N° de accidentes-incidentes en plataforma tipo A-E / 1000 movimientos
- N° de accidentes-incidentes en plataforma tipo FI / 1000 movimientos



Aena y la innovación

La tendencia hacia la globalización de los servicios de gestión del tráfico aéreo ha propiciado la creación de diversos y complejos programas de investigación y desarrollo auspiciados por organismos internacionales como OACI, la Unión Europea y Eurocontrol. Aena, junto con la Dirección General de Aviación Civil y otras empresas del sector aeronáutico, colabora en estas actividades que permitirán el desarrollo del futuro sistema europeo de gestión del tránsito aéreo (EATMS).

En este entorno en continuo desarrollo tecnológico, la Dirección de Navegación Aérea de Aena participa en los principales programas y estrategias para la modernización de los sistemas de navegación aérea, que contribuirán al aumento de la seguridad y eficiencia del transporte aéreo en España. Entre ellos destacan sistemas como SACTA, que permite hacer un seguimiento de cada aeronave en cada momento del vuelo, o la posición de control FOCUCS, evolución de las herramientas usadas en el control aéreo hacia los nuevos sistemas de participación.

En lo que respecta a la participación en ámbitos internacionales, cabe mencionar las actuaciones derivadas de la implantación del Cielo Único Europeo y en el programa Galileo de la Unión Europea, en el que se incluye el despliegue de una constelación europea de satélites de navegación cuya importancia estratégica garantizará la autonomía en la navegación por satélite. Aena será la responsable de operar el centro de servicios vinculados con la navegación aérea y con el transporte seguro de viajeros.

La visión de Novalia: Estrategia de Gestión Tecnológica e Innovación de Aena

Contar con un nivel de actividades y programas de I+D+i que contribuyan al liderazgo internacional dentro del sector aeroportuario y de la navegación aérea basado en la excelencia tecnológica.

La modernización de los sistemas tecnológicos es una constante en las instalaciones de Aena.

