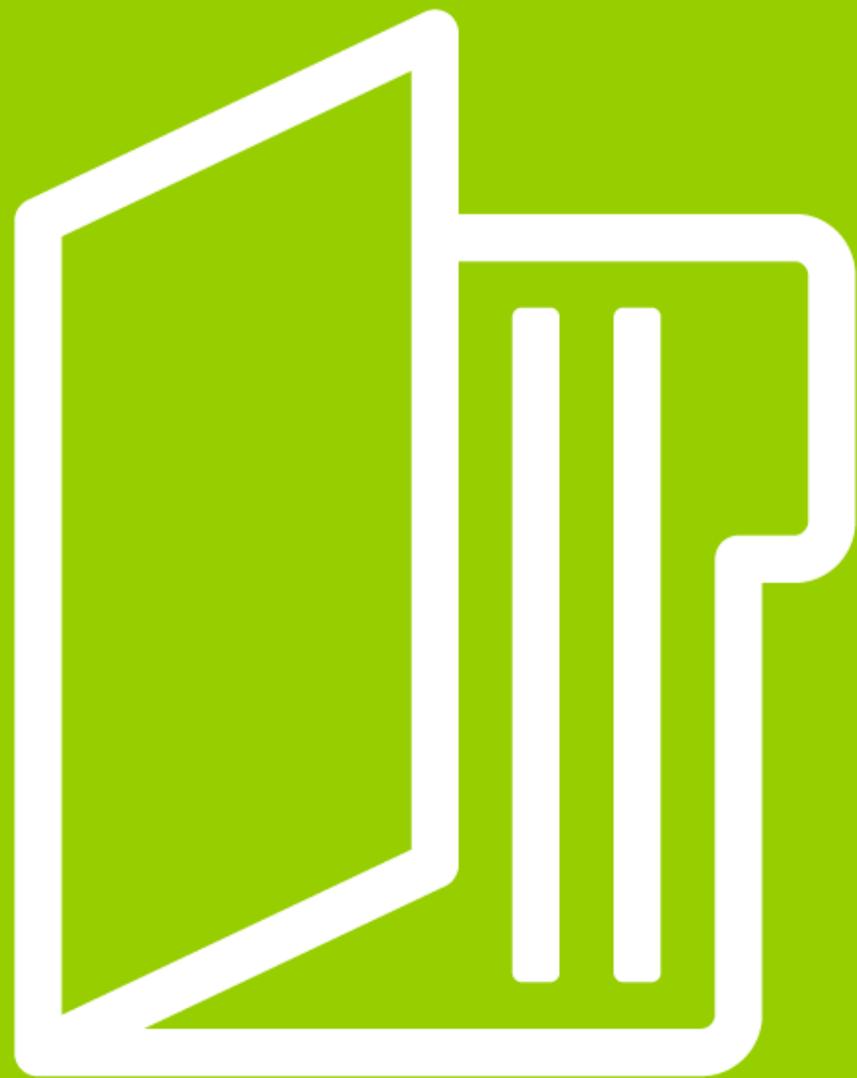


Informe de Gestión Consolidado 2023



Índice





Introducción

Carta del Presidente

Enfoque del documento

Estructura del Informe de Gestión Consolidado 2023

Nivel de revisión por los auditores externos

2023: Reactivación y nuevos desafíos

Hitos destacables mes a mes del 2023

Modelo de negocio

1. Contexto y estrategia

1.1 El sector de la aviación

1.2 Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026

2. Los riesgos y su gestión

2.1. Estructura, control y gestión de riesgos

2.2. Riesgos en 2023

Bloque A Información Económica y Financiera

1. Aspectos Clave

2. Datos de actividad

2.1. Red de aeropuertos en España

2.2. Participaciones internacionales

3. Áreas de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.2. Segmento Servicios inmobiliarios

3.3. Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

3.4. Segmento Internacional

4. Cuenta de resultados

5. Inversiones

5.1 Red de aeropuertos en España

5.2 Participaciones internacionales

6. Estado de Situación Financiera

6.1 Principales variaciones

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

6.3 Período medio de pago

7. Flujo de caja

8. Riesgos operativos y financieros

9. Principales litigios

10. Evolución bursátil

11. Hechos posteriores al cierre

12. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

Bloque B Informe de Sostenibilidad (Estado de la Información No Financiera (EINF))

1. Modelo de Gobierno Sostenible

1.1. Detalles organizacionales, estructura de capital y organización

1.2. Cultura y ética corporativa

1.3. Transparencia fiscal

1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena

1.5. Financiación Sostenible. Taxonomía

2. Compromiso con el entorno

2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible

2.2. Aena frente a la emergencia climática

2.3. Contaminación

2.4. Uso sostenible de recursos: agua

2.5. Protección de la biodiversidad

2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias

3. Compromiso con la sociedad y Derechos humanos

3.1 Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad

3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno

3.3. Derechos Humanos

4. Gestión Responsable de la cadena de suministros

4.1 Criterios aplicables a la contratación en Aena

4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor

4.3. El proceso de adquisición y compras

5. Cuestiones sociales y relativas al personal

5.1. Empleo estable y de calidad

5.2. Diversidad e inclusión

5.3. Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos

5.4. Relaciones laborales

5.5. Salud y seguridad en el empleo

6. Servicios seguros y de calidad

6.1. Seguridad Operacional

6.2. Seguridad aeroportuaria

6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información

6.4 Seguridad sanitaria

6.5. Vocación de servicio

6.6. Gestión de calidad

6.7 Comunicación y evaluación de la satisfacción del cliente

7. Innovación

7.1. La gestión de la innovación en Aena

7.2. Avances en 2023

7.3. Perspectivas de futuro

Sobre este Informe

Principios de reporte

Materialidad

Relación y diálogo con grupos de interés

Comunicación y transparencia

Índice Ley 11/2018

Índice GRI y SASB

Anexo I: Taxonomía 2022

Enlaces de interés

Informe de verificación externa

Informe de verificación independiente

Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)

Bloque C Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC)

Bloque D Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros (IARC)

Anexos

Anexo I: Estados financieros consolidados

Anexo II: Comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores

Introducción



Carta del presidente

(GRI 2-22)



Maurici Lucena Betriu - Presidente

Estimados amigos,

Como cada año, comparto con todos ustedes los principales aspectos de nuestra actividad a lo largo del año 2023, un ejercicio que me atrevo a calificar de excelente, marcado por la plena recuperación del sector del transporte aéreo y por el cumplimiento, con creces, de los objetivos que habíamos definido.

Desde el comienzo de 2023, la esperada recuperación de los datos del tráfico que registramos en 2019 se ha convertido en una realidad. Así, aunque aspectos como la inestabilidad geopolítica han producido incertidumbre, cerramos el año con una situación normalizada en términos de conectividad y volumen de tráfico. La perspectiva positiva que se proyectaba al inicio del año 2023 sobre el tráfico se ha hecho realidad y hemos superado ampliamente los objetivos que nos habíamos fijado.

Tras unos años difíciles, más de 314,1 millones de pasajeros han transitado por los aeropuertos del Grupo Aena (Aena SME, SA., Aeropuerto London Luton y Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil), un 16,0% más que en 2022 y un 2,3% más que en 2019 (año inmediatamente anterior al estallido de la pandemia). Estas cifras nos han permitido alcanzar un récord de actividad sin precedentes.

Esta rápida recuperación ha sido posible gracias al esfuerzo, profesionalidad e implicación de los equipos de Aena que han demostrado, una vez más, su excelencia operativa, y han atendido esta elevada demanda con altos estándares de seguridad, calidad y sostenibilidad, señas de identidad de nuestra compañía.

La actividad comercial e inmobiliaria también ha contribuido considerablemente a los excelentes resultados de la compañía este 2023. Las cifras de ventas e ingresos comerciales han superado, desde el inicio del año, la referencia de 2019, a lo cual ha contribuido el éxito de las relicitaciones y las nuevas adjudicaciones.

No puedo dejar de mencionar el notable avance de la compañía en el ámbito internacional, muestra de la vocación de Aena de convertirse en un gestor aeroportuario global. En el terreno internacional, hemos finalizado las obras de los aeropuertos del Nordeste de Brasil y hemos iniciado la gestión de los aeropuertos del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil (BOAB), con Congonhas al frente, con lo cual ya gestionamos el 20% del tráfico aéreo de ese país.

Gracias a todos estos hitos, el desempeño económico-financiero de nuestra Compañía ha mostrado una sustantiva mejoría, arrojando un EBITDA de 3.022.610 miles de euros (2.078.853 miles de euros en el 2022) y el resultado neto 1.630.814 (901.499 miles de euros en el 2022) que, además de proporcionarnos la estabilidad necesaria para nuestro crecimiento futuro, permitirán retribuir a nuestros accionistas con un atractivo dividendo. Estos buenos resultados vienen acompañados de destacados niveles de calidad, el cumplimiento de las inversiones planificadas y un avance significativo de nuestras acciones de sostenibilidad.

Como muestra de ello, en junio de 2023 Aena formalizó una línea de crédito sindicada sostenible ("Sustainability-Linked RCF") por un importe de 2.000 millones de euros, que refuerza nuestra apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo. Además, hemos conseguido mantener la máxima calificación otorgada por *Carbon Disclosure Project* (CDP) en materia de cambio climático y presentar nuestros objetivos de reducción de emisiones ante *Science Based Target initiative* (SBTi), confirmando nuestra ruta de acción climática hacia un objetivo *Net Zero Emission* en 2040. Finalizamos el año con el cumplimiento de otro gran hito, la inclusión de Aena, por primera vez, en el prestigioso *Dow Jones Sustainability World Index*, y manteniendo nuestro firme compromiso con el Pacto Mundial de las Naciones Unidas.

De cara al futuro, miramos más allá de nuestro horizonte regulatorio de los próximos tres años y hemos comenzado a trabajar activamente en las bases del tercer DORA 2027-2031. Todo ello irá de la mano de la sostenibilidad, la descarbonización y la lucha contra el cambio climático como elemento transversal de la compañía. Para ello será necesario el refuerzo de nuestro compromiso con los aspectos ESG y la mejora continua de nuestros índices de referencia.

La buena marcha de la compañía es el reflejo de la profesionalidad de todas las personas que forman parte de Aena, una empresa admirable por su desempeño. Un equipo comprometido y diverso que ha convertido a nuestra compañía en el líder indiscutible de las organizaciones aeroportuarias del mundo en términos de tráfico, rentabilidad y calidad de servicio.

Por último, quiero resaltar que nuestra actividad no sería posible sin la confianza depositada por clientes, arrendatarios, aerolíneas y accionistas, entre otros, que nos acompañan en nuestra apuesta innovadora y son partícipes de nuestros logros.

Enfoque del documento

El presente Informe de Gestión Consolidado 2023 relativo a la actividad del Grupo Aena¹ (en adelante “Aena” o “la Compañía” o “la Sociedad”) se ha concebido para poner en conocimiento de los grupos de interés de Aena, su desempeño en materia económica, social y ambiental a lo largo del 2023, dando cumplimiento asimismo a los requerimientos de reporte de la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, sobre divulgación de Información no Financiera y Diversidad, con la elaboración del Estado de Información no Financiera (EINF).

A través de este documento el Grupo Aena trata de mostrar cómo la Compañía crea valor a corto, medio y largo plazo. Para presentar esta información de manera veraz, relevante y precisa, de acuerdo con las prácticas de reporte más reconocidas, se complementa e integra la información económica y financiera con el Estado de Información no Financiera, el Informe de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones, correspondientes al ejercicio 2023. Asimismo, la página web de la Compañía² ofrece información detallada adicional sobre los diferentes aspectos relevantes para las distintas partes interesadas.

La evolución de los negocios del Grupo se explica en el “Bloque A - Información económica y financiera” del presente Informe de Gestión Consolidado, cuyo desarrollo analiza en detalle los datos operativos de la actividad aeronáutica, así como los resultados de las áreas de negocio que desarrolla el Grupo.

En cuanto a los datos de las operaciones aeronáuticas, en el Bloque A (capítulo “Datos de actividad,” apartado 2.1) se incluye una exposición exhaustiva de la evolución del tráfico en los aeropuertos de la red en España, y en el apartado 2.2 se detalla la evolución de la operativa correspondiente a los aeropuertos en los que el Grupo tiene presencia internacional. Por su parte, los resultados económicos de las áreas de negocio se analizan por segmento en el Capítulo 3 del citado Bloque. A estos efectos analíticos y con el objetivo de ofrecer una mejor comprensión del resultado de la gestión de los aeropuertos que el Grupo opera en España, los datos de tráfico, así como la información económica de “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” (SCAIRM) se integran con los de la red al exponer la evolución de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios en el informe de gestión consolidado.

En lo referente a la información no financiera, se desarrolla el “Bloque B - Informe de Sostenibilidad”, conforme a la normativa aplicable a los EINF. En dicho apartado, se desarrollan los temas más relevantes en relación a gobierno sostenible, medio ambiente, derechos humanos y cuestiones sociales, cadena de valor, calidad y seguridad de los servicios e innovación.

Estructura del Informe de Gestión Consolidado 2023

Tal y como se viene haciendo en los últimos años, la estructura del Informe de Gestión Consolidado busca proporcionar en un único documento la información financiera y no financiera.

Asimismo, se incluyen adicionalmente otros documentos como el Informe de verificación del inventario de emisiones de gases de efecto invernadero y el inventario correspondiente, el Informe Anual de Gobierno Corporativo o el Informe Anual de Retribuciones.

Por su parte, con la finalidad de evitar duplicidades y responder a algunas de las cuestiones incluidas dentro del alcance del EINF, en la tabla de correspondencias (ver sección “Índices de contenidos Ley 11/2018”), se incluye una breve mención a dichas cuestiones, así como referencia al capítulo en el que se desarrollan.

Como anexos, se introducen:

- Estados Financieros Consolidados.
- Resumen de comunicaciones remitidas a la CNMV.

Nivel de revisión por los auditores externos

(GRI 2-5)

El contenido del Informe de Gestión Consolidado 2023 ha sido sometido a diferentes niveles de revisión por parte de auditores y verificadores externos, con sus correspondientes grados de aseguramiento:

- KPMG, Auditores, S.L.³ ha comprobado que se ha facilitado el Estado de la Información No Financiera Consolidado y determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, a la que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas. Asimismo, ha evaluado e informado sobre la concordancia del resto de la información incluida en el Informe de Gestión Consolidado con las Cuentas Anuales consolidadas, así como de si el contenido y presentación de esta parte del Informe de Gestión Consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

¹ El Grupo Aena está conformado por Aena S.M.E, S.A, la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SCAIRM), Aena Internacional (ADI) en España, las empresas del Grupo London Luton Airport en Reino Unido, así como la Sociedad Concesionaria Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (“Aena Brasil”) y el Bloque de Once Aeropuertos de Brasil (“BOAB”), en Brasil.

² Ver apartado “Sobre este informe - Enlaces de interés”.

³Otra información: Informe de gestión consolidado en el ‘Informe de auditoría’, dentro de ‘Informe de auditoría y Cuentas Anuales consolidadas’.

- KPMG, Auditores, S.L. ha emitido un informe de Seguridad Razonable Independiente sobre el Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera de Aena S.M.E, S.A y sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2023.⁴
- Deloitte, S.L. ha emitido un informe de verificación con un nivel de aseguramiento limitado sobre los contenidos en materia de información no financiera y diversidad requeridos por la Ley 11/2018 así como los contenidos GRI, en su opción “de conformidad”, detallados en las secciones “Índice de contenidos Ley 11/2018” y “Tabla: Índice de contenidos GRI” del Bloque B del informe de gestión consolidado.⁵
- Deloitte, S.L. ha emitido un informe de verificación con un nivel de aseguramiento limitado sobre los indicadores referentes a las emisiones de gases de efecto invernadero de Aena S.M.E., S.A. y SCAIRM, revisión realizada de acuerdo a la norma ISO 14064-3.

Como muestra del compromiso de Aena con la rotación regular de los auditores externos, y en cumplimiento con el Artículo 52 de sus Estatutos, los auditores de cuentas serán nombrados por la Junta General de Accionistas antes de que finalice el ejercicio a auditar, por un período de tiempo determinado inicial, que no podrá ser inferior a tres (3) años ni superior a nueve (9), a contar desde la fecha en que se inicie el primer ejercicio a auditar, pudiendo ser reelegidos por la Junta General de Accionistas en los términos previstos por la ley una vez haya finalizado el período inicial.

Además, para su contratación, Aena está sometida al cumplimiento de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

⁴Anexo del apartado F del Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena S.M.E, S.A. de 31 de diciembre de 2023.

⁵ Informe de verificación independiente de la sección 'B. Estado de la Información No Financiera'.

**2023: Reactivación
y nuevos desafíos**





Firma del acuerdo con “*Saving the Amazon*” para crear el Bosque Aena.

Nace la alianza para el uso del hidrógeno verde en la aviación.



Cambios en la estructura corporativa para adaptarse al Plan Estratégico.

El Consejo de Administración del 27 de febrero aprobó la adjudicación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, elegido por los usuarios como el 10º Mejor Aeropuerto del Mundo en los *World Airport Awards 2023* de Skytrax.

ACI premia a 7 aeropuertos de la red: Palma de Mallorca, Alicante-Elche Miguel Hernández, Asturias, Internacional Región de Murcia, Reus, Pamplona y el Hierro.

El Aeropuerto de Valencia cumple 90 años.
Aena firma el contrato de concesión de los 11 aeropuertos en Brasil, entre ellos, Congonhas-São Paulo.



Aena gana 133,6 millones de euros en el primer trimestre de 2023 y las ventas comerciales mejoran en más del 12% respecto a la actividad prepandemia.

Elegidas las ideas ganadoras de la cuarta edición de los Premios.

El Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén finaliza la obra de reforma y ampliación del edificio terminal.

Nace la Alianza para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo, que une al sector empresarial, académico y del tercer sector para dar respuesta al reto de la sostenibilidad ambiental, económica y social de la aviación.

Aena, crea un distintivo para identificar a las personas con discapacidades invisibles.

Aena, premiada por la Universidad Autónoma de Madrid, por su contribución a la formación y el aprendizaje de los estudiantes de la misma.



Aena entrega sus cuartos premios de innovación interna.

Tras la aprobación por la Junta General de Accionistas de la propuesta de distribución del beneficio neto del ejercicio 2022 de Aena S.M.E., S.A., el 4 de mayo de 2023 se pagó el dividendo propuesto de 712,5 millones de euros (en el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2022 no se distribuyeron dividendos).

El 30 de mayo de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación de la gestión de las tiendas libres de impuestos de 23 aeropuertos, correspondientes a los lotes de: Andalucía-Mediterráneo, Canarias, Baleares y Aeropuertos del Norte.

Nueva estrategia de acreditación Airport Carbon Accreditation con 19 aeropuertos en nivel 4+ en 2026 y nivel 5 en 2030.

Certificación en 2023 del nivel 3 (Optimización) del programa Airport Carbon Accreditation de ACI EU en los 4 principales aeropuertos de la red, AS Madrid Barajas, JT Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca.



Aena ventures abre su segunda convocatoria para startups de todo el mundo Lanzamiento 5ª edición de los Premios Innova.

Reconocimiento del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a la labor de Aena como entidad referente en el sector de la logística.

Aena culmina la última etapa para el inicio de la concesión de BOAB.

Aena, anfitriona de la Asamblea General Anual, Conferencia y Exposición de ACI Europe/World 2023.

Aena lanza el programa “Aena con la Investigación” .

Aena renueva el sello “t de transparente” otorgado por la Fundación Haz.

Reconocimiento a la calidad de la información corporativa emitida en la modalidad IBEX 35. Premios AECA a la Transparencia empresarial 2023

Reconocimiento a su avance en sostenibilidad, manteniéndose en el FTSE4Good

La agencia de rating Fitch confirma el 1 de junio de 2023 la calificación crediticia asignada a Aena de largo plazo “A-” con perspectiva estable y de corto plazo “F2”



JUL

Adjudicada la gestión de tiendas libres de impuestos de los aeropuertos de Cataluña y Madrid.

Aena ventures recibe más de 500 propuestas.

Aena, reconocida en el ranking de empresas por la Igualdad.

Aena, incluida en el ranking "Europe's Climate Leaders 2023" del Financial Times.

El Consejo de Administración, en su reunión celebrada el 25 de julio de 2023, aprueba la propuesta tarifaria de Aena aplicable a partir del 1 de marzo de 2024.



AGO

Aena renueva la certificación de sus aeropuertos en el programa *Airport Carbon Accreditation*.



SEP

Aena 360° llega al número 700.
75 aniversario del Aeropuerto de Bilbao.

Asignadas las licencias para el servicio de asistencia en tierra (handling) a las compañías aéreas.

El Aeropuerto de Londres-Luton consigue el nivel 4 de ACA.



OCT

Arrancan las operaciones en los aeropuertos del BOAB.

Aena realiza su emisión inaugural de bonos

Aena inicia el proceso para el concurso de Rent a Car en 38 aeropuertos de la red.

Lanzamiento de "Aena con la sociedad".

Envío a SBTi de los objetivos de descarbonización a corto y largo plazo en base al escenario 1.5°C, para su validación



NOV

Aena registra un EBITDA de 2.113 millones de euros en los primeros 9 meses del año.

Continúan los inicios de operaciones en los aeropuertos del BOAB.

Adjudicado el servicio de seguridad privada de los aeropuertos de España.

Aena ventures celebra su *welcome week* en la que 5 las startups seleccionadas presentan sus proyectos.

20 años del programa de Cooperación Internacional, pionero en el ámbito aeroportuario europeo.

Aena lanza la encuesta de Igualdad.



DIC

Aena entra por primera vez en el *Dow Jones Sustainability World Index*.

El Consejo de Administración de Aena aprobó el inicio del proceso de renovación del servicio de alquiler de vehículos sin conductor en 38 aeropuertos de la red, frente a los 34 actuales. Las plazas ofertadas serán más de 21.500 y las licencias se incrementan de las 170 actuales a 218. La publicación de esta licitación está prevista a principios del mes de enero de 2024. Los nuevos contratos tendrán una duración de entre 5 y 7 años. Se trata de uno de los mayores concursos de alquiler de coches sin conductor del mundo, una actividad con un volumen de negocio estimado de 10.000 millones de euros durante la vigencia de los contratos.

Modelo de negocio

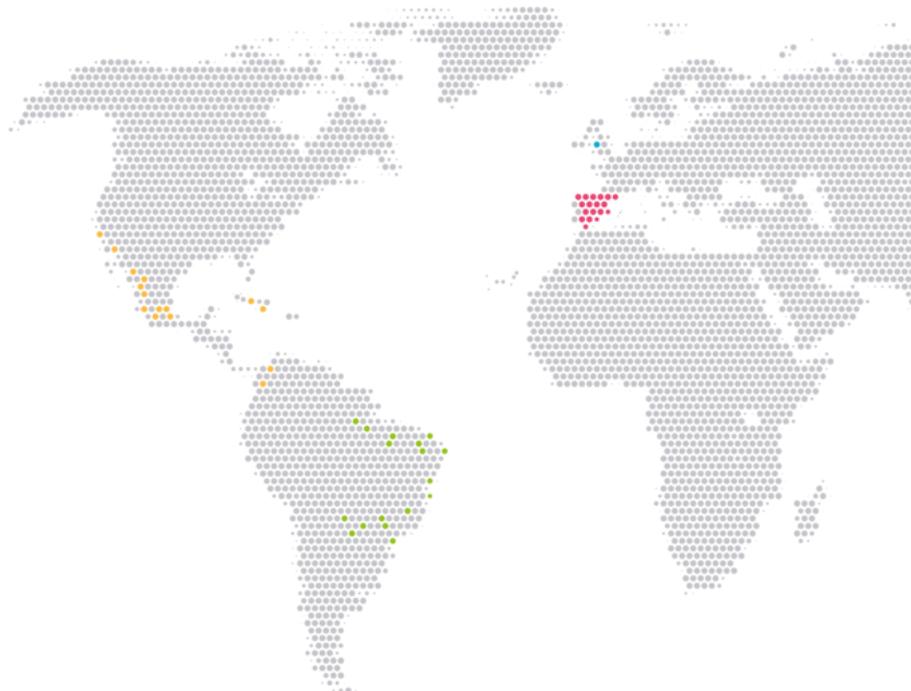
(GRI 2-1; 2-6)

Aena S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal que gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España, líder por su experiencia, capacidad y equipo profesional en la gestión de servicios aeroportuarios.

Ofrece a sus clientes -pasajeros, compañías aéreas, agentes de handling y usuarios en general- un servicio integral que incluye una oferta comercial, con garantías de accesibilidad plena y un servicio de atención a las personas con movilidad reducida que goza del reconocimiento internacional por su excelencia.

A través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante, "Aena Internacional") participa también en la gestión de 34 aeropuertos en distintos países en Europa y América (Reino Unido, Brasil, México, Jamaica y Colombia).

El presente Informe de Gestión Consolidado 2023 relativo a la actividad del Grupo Aena (en adelante "Aena" o "la Compañía" o "la Sociedad"), conformado por Aena S.M.E, S.A, la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SCAIRM), Aena Internacional (ADI) en España, las empresas del Grupo London Luton Airport en Reino Unido, así como la Sociedad Concesionaria Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A ("Aena Brasil") y el Bloco de Once Aeropuertos de Brasil ("BOAB"), en Brasil.



España	A Coruña (LCG) Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD) Albacete (ABC) Algeciras (AEI) Alicante-Elche Miguel Hernández (ALC) Almería (LEI) Asturias (OVD) Badajoz (BJZ) Bilbao (BIO) Burgos (RGS) Ceuta (JCU) César Manrique-Lanzarote (ACE) Córdoba (ODB) El Hierro (VDE) Federico García Lorca Granada-Jaén (GRX) Fuerteventura (FUE) Girona-Costa Brava (GRO) Gran Canaria (LPA) Huesca-Pirineos (HSK) Ibiza (IBZ) Internacional Región de Murcia (RMU) Jerez (XRY) Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (BCN) La Gomera (GMZ)	La Palma (SPC) León (LEN) Logroño-Agoncillo (RJL) Madrid - Cuatro Vientos (LECU) Melilla (MLN) Menorca (MAH) Málaga-Costa del Sol (AGP) Palma de Mallorca (PMI) Pamplona (PNA) Reus (REU) Sabadell (QSA) Salamanca (SLM) San Sebastián (EAS) Santiago-Rosalía de Castro (SCQ) Seve Ballesteros-Santander (SDR) Sevilla (SVQ) Son Bonet (LESB) Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna (TFN) Tenerife Sur (TFS) Valencia (VLC) Valladolid (VLL) Vigo (VGO) Vitoria (VIT) Zaragoza (ZAZ)
Reino Unido	Londres-Luton (LTN), Reino Unido.	
Brasil	Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB): Recife Guararapes - Gilberto Freyre (REC) Maceió - Zumbi dos Palmares (MCZ) Aracaju - Santa Maria (AJU) João Pessoa - Presidente Castro Pinto (JPA) Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (JDO) Campina Grande - Presidente João Suassuna (CPV)	Bloco de Once Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB): São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (CGH) Campo Grande (CGR) Corumbá (CMG) Ponta Porã (PMG) Santarém - Maestro Wilson Fonseca (STM) Marabá - João Correa da Rocha (MAB) Carajás - Parauapebas (CKS) Altamira (ATM) Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato (UDI) Montes Claros - Mário Ribeiro (MOC) Uberaba - Mário de Almeida Franco (UBA)
Sociedades participadas	Participación de Aena Internacional en 12 aeropuertos en México , 2 aeropuertos en Jamaica y 2 aeropuertos en Colombia .	

ESPAÑA	
2022	2023
Nº de empleados	
8.196	7.892
Pasajeros	
243.693.689	283.195.399
Operaciones	
2.216.474	2.403.918
Carga (TN)	
1.000.485	1.079.676

REINO UNIDO	
2022	2023
Nº de empleados	
685	628
Pasajeros	
13.136.865,00	16.195.502
Operaciones	
118.064,00	128.442
Carga (TN)	
32.001,00	26.043

BRASIL	
2022	2023
Nº de empleados	
349	795
Pasajeros	
13.862.694	20.287.680
Operaciones	
135.074	202.723
Carga (TN)	
71.140	71.266

El alcance de la información incluye las sociedades participadas por Aena en más de un 50%, tal como se recoge en las Cuentas Anuales en virtud del criterio de control (Grupo Aena); conformado por Aena S.M.E, S.A, la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la

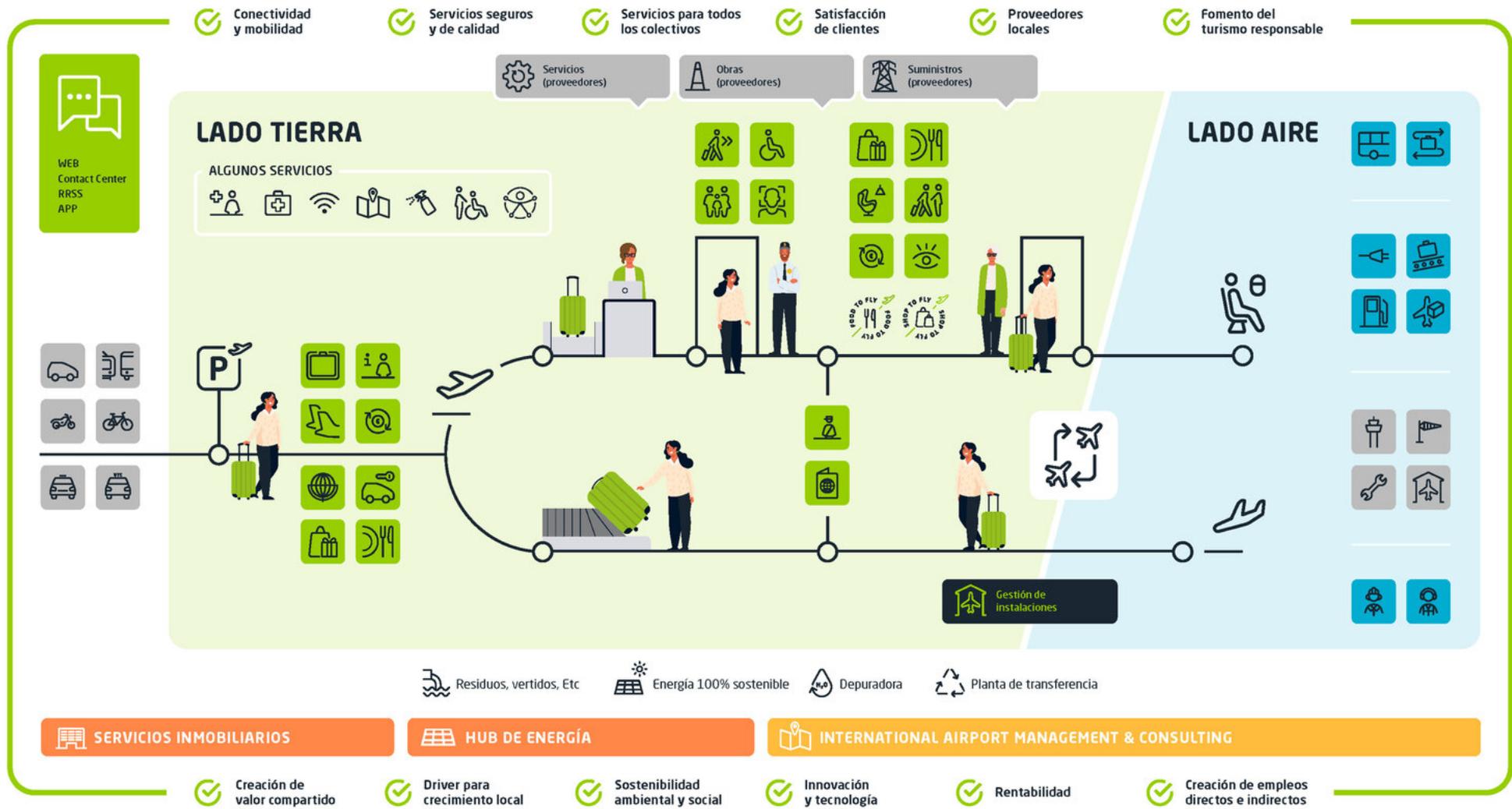
Región de Murcia (SCAIRM), Aena Internacional (ADI) en España, las empresas del Grupo London Luton Airport en Reino Unido, así como la Sociedad Concesionaria Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A (“Aena Brasil”) y el Bloque de Once Aeropuertos de Brasil (“BOAB”), en Brasil.

Aena y su cadena de valor

(GRI 2-6)

GRUPOS DE INTERÉS

- Compañías aéreas
- Empleados y otras unidades
- Administración Pública, entes reguladores y otros organismos
- Pasajeros
- Sociedad, comunidades locales, empresas colindantes, ONG y asociaciones
- Aviación general
- Ministerio de defensa, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Protección Civil y otros servicios de emergencias
- Inversores y accionistas
- Medios de comunicación
- Proveedores, socios prestadores de servicios y otros atendentarios
- Empresas de carga
- Touroperadores



Actividades que desarrolla la Compañía y su cadena de valor (GRI 2-6)

La actividad principal de Aena es la gestión aeroportuaria. La Sociedad desarrolla sus actividades basándose en la siguiente clasificación de segmentos:

- El segmento de Aeropuertos: Está configurado por la actividad aeronáutica y la gestión de espacios comerciales asociados. Son aquellas operaciones del Grupo en las que, se toma el rol de gestor del aeropuerto y de sus espacios comerciales, incluyendo la red de aparcamiento y algunos espacios VIPS.
- El segmento de Servicios Inmobiliarios: Corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos, edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga, a compañías aéreas, operadores de carga aérea, agentes de handling y a otros proveedores de servicios aeroportuarios destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios.
- El segmento SCAIRM: Se corresponde con la actividad desarrollada por la Sociedad "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A..
- El segmento Internacional: Desarrollado a través de su sociedad mercantil estatal filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (Aena Internacional), la cual participa en la gestión de 23 aeropuertos en diferentes países, utilizando la experiencia y el know-how aeronáutico de Aena. Aena Internacional asume todas las funciones correspondientes a su participación en los negocios internacionales, estando respaldada por la experiencia, know-how y recursos de Aena. Adicionalmente, en el ámbito de la consultoría aeroportuaria participa como experto en operaciones aeroportuarias, en proyectos estratégicos internacionales.

Aguas arriba

Los tipos de actores que componen la cadena de suministro (aguas arriba) de Aena, son todos aquellos proveedores que prestan bienes y servicios a la Compañía, diferenciándose principalmente entre:

- Obra (construcción, mejora, ampliación y mantenimiento de terminales aeroportuarias, caminos, etc).
- Servicios (consultorías, mantenimiento, etc).
- Suministro (productos administrativos y no administrativos).

Dependiendo del producto o servicio aportado, la naturaleza de las relaciones con los proveedores puede ser a corto, medio y largo plazo, y su ubicación geográfica varía según el país en el que operen las sociedades integrantes del Grupo Aena⁶.

Aguas abajo

Refiere a todas las actividades y servicios dirigidas a usuarios finales, ya sean individuos, organizaciones, etc En lo que respecta a la tipología de entidades de aguas abajo de Aena, destacan:

- Pasajeros (servicios de movilidad y transporte, parking, atención al cliente, etc).
- Aerolíneas (servicios de operación aeronáutica, ground handling, gestión de equipajes, autoridades de control, slots, etc).
- Socios comerciales (servicios de comercios y restauración, mantenimiento, salas VIP).
- Inversiones (infraestructura aeroportuaria - pudiendo tener solo participación financiera, o un control operacional parcial en alianza).

Los cuales utilizan los productos y servicios de Aena para el desplazamiento físico o la puesta en marcha de su propio negocio. Al igual que las relaciones comerciales con proveedores, la naturaleza de las mismas con las entidades aguas abajo puede ser de corto, medio o largo plazo. Por último, cabe resaltar que la mayoría de las entidades aguas abajo están ubicadas en las mismas jurisdicciones en las que opera Aena.

La privilegiada posición de Aena como líder de su sector se basa en la eficiente y adecuada respuesta a las expectativas y necesidades que plantean los grupos de interés a lo largo de su cadena de valor. De tal forma, se establecen relaciones de confianza que contribuyen a la creación de valor diferencial.

⁶ Ver más detalles e indicadores relacionados en el apartado "4.1.2. Descripción de la cadena de suministro"

1. Contexto y estrategia

(GRI 2-6)

1.1 El sector de la aviación

(GRI 3-3)

El sector de la aviación tiene un rol estratégico clave para el desarrollo económico mundial, destacado por su potencial de influir en el comercio, el turismo, los proyectos de inversión y la conectividad de territorios a nivel mundial, y por impulsar el desarrollo local y regional en las bases de sus operaciones.

El sector de la aviación facilita y fomenta el comercio mundial, abriendo paso a la globalización de la producción, conectando a culturas, países, empresas y personas.

Con el fin de las restricciones derivadas del COVID-19, la operación del sector ha recuperado terreno a nivel mundial. Las primeras estimaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁷ posicionaron 2023 como el año en que se alcanzaron los flujos pre pandemia, inclusive proyectando un crecimiento del sector en 3% respecto al año 2019. A inicios del 2023, las proyecciones sobre la evolución del tráfico en la red de aeropuertos en España impulsó a la Compañía a estimar cerrar el presente año con alrededor de 280 millones de pasajeros, equivalente a una recuperación del 102% del tráfico respecto a 2019. En efecto, los números alcanzados en este 2023 corresponden a 283,2 millones de pasajeros. En este sentido, diversas entidades proyectan que el tráfico mundial de pasajeros crecerá entre un 3,3% y un 4,3% (CAGR) en los próximos 20 años impulsado por mercados emergentes⁸.

En 2023, más de 314,1 millones de pasajeros han transitado por los aeropuertos del Grupo Aena (Aena SME, SA., Aeropuerto London Luton y Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil), 16,0% más que en 2022 y un 2,3% más que en 2019

Ante este contexto, a nivel España, la importancia del transporte aéreo, y por ende de la actividad de Aena, toma un papel protagónico en la conectividad del país, debido a su posición geográfica continental y a su distribución peninsular-insular. En términos económicos, por cada millón de pasajeros de vuelos domésticos en España se generan 102 millones de euros de PIB y 1.852 empleos a tiempo completo. A esto se suma que el incremento del 10% en la oferta de asientos de avión aumenta casi en un 5% la inversión extranjera directa, un 2,5% las exportaciones y un 4% el número de sedes de grandes empresas en el área de influencia del aeropuerto.⁹

De la misma forma, cabe destacar el creciente liderazgo de Aena en la gestión aeroportuaria mundial. Muestra de ello ha sido la concesión del grupo de 11 aeropuertos en Brasil, la mayor operación internacional en la historia de Aena que, bajo la marca Aena Brasil, gestiona desde 2020 otros seis aeropuertos en el Nordeste del país y tiene presencia en Reino Unido, donde gestiona al 51% el aeropuerto de Londres-Luton, y en México, Colombia y Jamaica. En Brasil, Aena está inmersa en un ambicioso plan de inversiones y de aumento de la conectividad de las infraestructuras del Nordeste y, con la integración de los aeropuertos de BOAB, va a liderar la mayor red de aeropuertos concesionados en el país.

Sin embargo, en paralelo a este crecimiento y deseo de liderazgo, Aena, y el sector de la aviación en general, enfrenta complejos y diversos desafíos¹⁰ que emergen en el actual contexto global. Cara al futuro, entender bien el contexto es clave para que la Compañía pueda responder de la mejor forma a los principales riesgos e identificar las oportunidades:

⁷ Prevé una recuperación y un crecimiento completos y sostenibles de la demanda de pasajeros aéreos en 2023

⁸ Previsión de tráfico a 20 años de IATA, ACI, Boeing, Airbus.

⁹ Información obtenida de un estudio realizado por parte de Iberia.

¹⁰ En base a Plan de Actuación 2025 de ENAIRE y Plan Estratégico Aena 2026.

Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo (incluidos riesgos emergentes) que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena
(GRI 2-12; 3-1; 3-2)

TENDENCIAS E IMPACTOS	ESCENARIOS
<p>CONTEXTO MACROECONÓMICO Y GEOPOLÍTICO</p> <p>CONCENTRACIÓN Y COMPETENCIA</p>	<p>Ver nota 3.1.1. de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.</p> <p>Respecto al entorno macroeconómico, la coyuntura económica sigue sujeta a riesgos como la inflación persistente o el endurecimiento de la política monetaria, con la subida de tipos. Una menor renta disponible de las familias podría suponer una contención de gastos no esenciales, afectando a los flujos turísticos.</p> <p>La situación geopolítica global está actualmente marcada por la incertidumbre derivada de la evolución de los conflictos bélicos en Oriente Medio y Ucrania, cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo puede ser significativo, tanto a corto como a medio plazo.</p> <p>El impacto más relevante derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica es consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica que se produjo en 2022, reduciéndose considerablemente durante 2023.</p> <p>Riesgos asociados a la aparición de nuevas pandemias.</p> <p>Factores externos que puedan tener un impacto negativo en la evolución de los flujos turísticos y la situación económica de las aerolíneas, provocando una caída del tráfico y la pérdida de posición competitiva que también podría verse afectada por la aparición de nuevos medios de transporte, aeropuertos alternativos y por cambios en la estrategia de los ya existentes.</p> <p>La Compañía se enfrenta al auge de otros medios de transporte, como la entrada en servicio de nuevos corredores AVE en España y la liberalización del sector ferroviario con el surgimiento de nuevos operadores que han irrumpido en el mercado.</p> <p>Concentración de clientes en actividades tanto aeronáuticas como comerciales y dependencia de sus dos principales aeropuertos (Adolfo Suárez Madrid - Barajas y Josep Tarradellas Barcelona - El Prat).</p>
<p>CIBERSEGURIDAD</p>	<p>Los sistemas e infraestructuras dependientes de las tecnologías de la información y comunicaciones se enfrentan a los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades tanto internas como externas cada vez más sofisticadas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad, integridad, disponibilidad, trazabilidad y autenticidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de los mismos.</p>
<p>SEGURIDAD OPERACIONAL Y FÍSICA</p>	<p>Los riesgos de seguridad física u operacional derivados de atentados terroristas, guerras, accidentes de aviación o incidentes de cualquier otra índole, cuyas probabilidades de ocurrencia no han disminuido y pueden evolucionar hacia nuevos escenarios.</p>
<p>DEPENDENCIA DE TERCEROS</p> <p>PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DE INVERSIONES</p>	<p>El Grupo depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos (compañías de handling, seguridad, controladores aéreos, etc.). Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio pudieran tener impacto en las operaciones, en un escenario de incrementos de costes generalizado y dificultad de captación de personal cualificado.</p> <p>Riesgo derivado del incremento de la necesidad de inversión planificada así como de incumplimientos de plazos, presupuestos o calidad de las actuaciones contratadas, que afecten a la operativa o rentabilidad de los aeropuertos, o que supongan incumplimiento de las obligaciones del marco regulatorio, consecuencia de actuaciones de terceros (adjudicatarios u organismos públicos) o derivados de la evolución de otros condicionantes externos que pudieran afectar a la ejecución de las actuaciones (anticipación de las necesidades de inversión respecto de lo planificado en algunos aeropuertos ante la recuperación de la demanda, precios de los materiales de construcción, regulación medioambiental y operacional, etc.).</p>



TENDENCIAS E IMPACTOS	ESCENARIOS
<p>CAMBIO CLIMÁTICO Y SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL</p>	<p>La sostenibilidad es uno de los mayores retos de la sociedad en la actualidad. Existe un elevado consenso sobre la urgencia de limitar el impacto en el medio ambiente y la necesidad de trabajar de forma colaborativa para compensar los impactos de los últimos años. Se debe dar una respuesta contundente y común, que involucre a todos los actores de la sociedad instituciones públicas, empresas y ciudadanos.</p> <p>El Grupo está expuesto a los efectos del cambio climático. Este riesgo conlleva impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los aspectos señalados en la nota 3.4 de las Cuentas anuales consolidadas.</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Cambios regulatorios que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono, reducción de la demanda u otros aspectos relacionados con el uso de combustible sostenible en aviación (SAF). ◦ Grado de implantación de las medidas relacionadas con la acción climática y la sostenibilidad contempladas en el Plan de Acción Climática de la compañía, tendentes a establecer un modelo económico descarbonizado y sostenible en los aeropuertos de la Red, en un contexto de creciente presión por parte de inversores y de la sociedad en su conjunto. ◦ Resiliencia de las infraestructuras y operativa de los aeropuertos ante eventos asociados al cambio climático, desastres naturales y condiciones meteorológicas extremas y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo. ◦ Limitaciones parciales o totales a la operativa, la capacidad y el desarrollo necesario de los aeropuertos originadas por motivos medioambientales o derivadas del cumplimiento de la normativa medioambiental existente o futura. ◦ Destinos que pierden atractivo para los visitantes, por cambios en las preferencias y comportamientos del consumidor, por la estigmatización del sector, por políticas de desincentivación y restricción de vuelos domésticos en las rutas donde exista una alternativa de tren de alta velocidad, por una posible imposición de una nueva ecotasa al precio de los billetes, entre otros. ◦ Un marco de políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas. <p>Al realizar las previsiones de tráfico, además del entorno macroeconómico previsto, el Grupo ha analizado los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo, tanto a nivel global, como los propios del sector aéreo, destacando el posible impacto de medidas medioambientales.</p> <p>En los modelos planteados para elaborar las proyecciones de tráfico aéreo, se ha contemplado el impacto de las siguientes medidas que ya se están imponiendo en algunos países europeos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión. ◦ Restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por AVE: cualquier restricción de vuelos de corto radio con alta proporción de pasajeros de conexión, limitaría significativamente la conectividad de medio y largo radio y limitaría el desarrollo hub de los principales aeropuertos. <p>El impacto que podrían tener estos riesgos, principalmente los regulatorios, en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando las nuevas medidas. Si bien en la actualidad aún no se han aprobado todas las normativas incluidas en el paquete legislativo a nivel ambiental por lo que no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas. Por ese motivo, y para acotar la incertidumbre asociada a la aplicación de estas medidas, en las proyecciones elaboradas por el Grupo se han considerado unos escenarios de previsión con horquillas basadas en niveles de confianza arrojados por los modelos econométricos, que tienen en cuenta estos factores.</p> <p>Adicionalmente, en los últimos años están surgiendo diversas iniciativas medioambientales que, en caso de materializarse, podrían tener gran impacto en el sector aéreo. Destaca la iniciativa de la UE "Fit for 55", donde se incluyen, entre otras, las siguientes propuestas legislativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE. ◦ Revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía: eliminación de las exenciones en el transporte aéreo (impuestos al queroseno). ◦ Iniciativa ReFuelEU Aviation para unos combustibles de aviación sostenibles: Obligar a los proveedores de combustible y aerolíneas a combinar un nivel cada vez más elevado de combustibles sostenibles (SAF) en los actuales combustibles. ◦ Reglamento para el despliegue de la infraestructura para el suministro de combustibles alternativos. <p>En la preparación de los Estados Financieros Consolidados del Grupo, la Dirección ha tenido en cuenta el impacto del cambio climático, y la evaluación del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática de la Sociedad matriz Aena S.M.E., S.A. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera del ejercicio.</p>
<p>INNOVACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL</p>	<p>Necesidad de mantener políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a la necesidad del negocio encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa.</p> <p>Potenciales impactos derivados de restricciones normativas o de otra índole, que pudieran retrasar o limitar la ejecución de pruebas piloto o la implementación y despliegue de las innovaciones.</p>

TENDENCIAS E IMPACTOS	ESCENARIOS
INTERNACIONALIZACIÓN NEGOCIO COMERCIAL Y DESARROLLO INMOBILIARIO	<p>La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación y análisis de las adquisiciones, así como derivados del posterior desarrollo de operaciones en terceros países (a través de filiales y participadas) y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas debido al empeoramiento de la situación económica, cambios legales y regulatorios adversos u otros efectos sobre los contratos de concesión. En concreto, la inversión realizada en Brasil requiere de un análisis continuo de la recuperación y evolución de sus principales indicadores, que puede verse afectado por las circunstancias del mercado/país en el que opera.</p> <p>El Grupo está expuesto a riesgos relacionados específicamente con la evolución de la actividad comercial, estando vinculados los ingresos de la actividad comercial tanto al volumen de pasajeros como a la capacidad de gasto de estos. En un contexto de recuperación del tráfico, la evolución de la actividad comercial puede verse afectada por cambios de tendencia en el sector y en el mix de pasajeros así como por aspectos regulatorios que pudieran afectar a determinados productos del ámbito del duty-free. La evolución de los factores macroeconómicos y los cambios de tendencia en el consumo también afectan al negocio inmobiliario, planteando retos adicionales ligados a la estrategia de desarrollo de las ciudades aeroportuarias</p>
MARCO NORMATIVO Y ASPECTOS REGULATORIOS	<p>Ver nota 3.1.2. de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.</p> <p>Cambios en la normativa e incertidumbre sobre la interpretación de la legislación surgida en distintas materias, como ESG, y la necesidad de adecuación a los nuevos y continuos requerimientos legales que pueden conllevar un incremento de la litigiosidad derivada de los conflictos con operadores, proveedores y clientes, así como afectar a la gestión y reputación de la compañía.</p> <p>Aena opera en un sector fuertemente regulado, lo que garantiza que la gestión de la red de aeropuertos se lleva a cabo con criterios de servicio público, establece un régimen de tarifas aeroportuarias, y obliga a asegurar diferentes medidas de seguridad aeroportuaria.</p> <p>Efectos relacionados con el DORA II y las resoluciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) de supervisión de las tarifas aeroportuarias y la concesión del reequilibrio económico previsto en la norma.</p>
ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN PÚBLICO-PRIVADA	<p>Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.</p>
CUMPLIMIENTO Y TRANSPARENCIA FISCAL	<p>Un buen modelo de gobernanza permite generar valor en el corto, medio y largo plazo para accionistas, clientes, proveedores y otros grupos de interés y fortalece el entorno de control de la compañía, su reputación y credibilidad frente a terceros.</p> <p>La Compañía cuenta con su propio Sistema de Cumplimiento Normativo, que incluye procedimientos y políticas contra la corrupción y el fraude, así como diferentes políticas corporativas que se revisan periódicamente.</p>
CALIDAD DEL SERVICIO	<p>Impactos en la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros aeropuertos, que afecten a la reputación del Grupo o pudieran suponer incumplimientos.</p>
IMPLICACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS	<p>La forma en la que clientes, proveedores, administraciones, empleados, accionistas, etc. se involucran en la gestión de las compañías ha evolucionado hacia un perfil más digital, más sensibilizado con la protección ambiental y con la salud, más participativo y dispuesto a dejarse oír.</p> <p>Las compañías han de ofrecer de forma transparente información suficiente sobre sus políticas de sostenibilidad su desarrollo, aplicación y resultados.</p>

Para hacer frente a los retos del contexto, Aena dispone de múltiples herramientas enfocadas a reducir al máximo los riesgos identificados y sacar provecho de las principales oportunidades. Entre ellas:

- Plan Estratégico 2022-2026.
- Sistema de Control y Gestión de Riesgos.

1.2. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026

(GRI 2-22)

En 2022, Aena lanzó el Plan Estratégico 2022-2026, cuyo objetivo es hacer, de los aeropuertos de Aena, los más seguros, eficientes, sostenibles y acogedores del mundo, catalizadores de la economía y el turismo, y generadores de valor para los accionistas, nuestros clientes y la sociedad.

En este sentido, junto con el desarrollo del negocio principal, que pasa por el mantenimiento de la posición de liderazgo en seguridad y eficiencia de sus aeropuertos y el aumento significativo de los ingresos comerciales, Aena apuesta por el crecimiento a través de la diversificación, expandiendo la actividad internacional y abordando nuevos negocios y oportunidades como las Ciudades Aeroportuarias y otros negocios adyacentes.

Todo ello con la sostenibilidad como factor transversal del su crecimiento y de la innovación, la tecnología y digitalización, la orientación al cliente y la cultura y el talento como habilitadores claves.

En 2023, la Junta General de Accionistas ha aprobado un pay-out del 80%, sin aplicar los efectos de la DF7, durante todo el periodo del Plan Estratégico

Plan Estratégico 2022- 2026. Valores y propósitos



Actividad aeronáutica

La estrategia del negocio aeronáutico persigue tres objetivos:

- Contribuir a incrementar los volúmenes de tráfico definidos en el DORA II.
- Mantener la posición de liderazgo en eficiencia operativa, alcanzando los niveles exigidos de seguridad y calidad.
- Garantizar que las infraestructuras tengan la capacidad suficiente para acomodar la demanda aérea futura.

Para dar cumplimiento a estos objetivos, el Plan Estratégico prevé una inversión total en España en el periodo 2022-2026 superior a 2.916 M€, con un promedio anual de 583 M€.

Si bien, en el Plan Estratégico preveía situar la recuperación de los niveles previos a la COVID-19 en el año 2024, el año 2023 ha cerrado un nuevo récord histórico de pasajeros para el Grupo Aena, más de 314,1 millones, un 16,0% más que en 2022. Además, ha gestionado 2.674,8 miles de movimientos de aeronaves, un 8,3% más que en 2022; se han movido 1.165.608,7 toneladas de mercancía, un 5,6% más que el año pasado.

Cara a los próximos ejercicios, el Plan contempla:

- Desaparición en 2025 de los límites tarifarios.
- Establecimiento de bases del crecimiento de la capacidad que será muy relevante para el DORA III y que ampliará la base de activos regulados.
- Incorporación de cambios estructurales en la base de costes que permitirá a Aena seguir siendo líder en eficiencia operativa.
- Disposición de medidas energéticas alternativas para garantizar la reducción de costes por este motivo.

Actividad comercial

El Plan Estratégico contempla también la actividad comercial como pilar clave de crecimiento que, en 2023, ha mejorado notablemente los niveles prepandemia. Entre los principales objetivos contemplados en el mismo a este respecto, destacan:

- Incrementar el ingreso comercial por pasajero al menos un 12% en 2026 con respecto a 2019.
- Publicar y formalizar los siguientes concursos:
 - El mayor concurso de Tiendas Libres de Impuestos del mundo.
 - Concurso de restauración del Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

- Concurso de Rent-a-Car para maximizar el valor, integrando los nuevos agentes de movilidad (VTC, carsharing, mantenimiento...).
- Asegurar una positiva evolución de negocios en propio (aparcamientos y servicios VIP).
- Ampliación de la oferta de servicios digitales y nuestro programa de fidelización a lo largo de todo el customer journey y más allá del aeropuerto.

En este sentido, cabe destacar que, durante 2023, los ingresos por rentas fijas y variables facturadas en el periodo han sido de 1.426,0 millones de euros y por pasajero de 5,04 euros, lo que supone un aumento del 21,8% y del 18,4%, respectivamente, frente a 2019.

Asimismo, cabe destacar dos importantes hitos en la materia en el ejercicio 2023:

- La aprobación por parte del Consejo de Administración de Aena de la adjudicación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- El 27 de julio de 2023 el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la adjudicación de la gestión de las tiendas libres de impuestos por un período de 12 años para los 6 lotes licitados que agrupaban 27 aeropuertos de la red en España.
- Lanzamiento del concursos de alquiler de vehículos con más de 21.500 plazas y un volumen de negocio estimado de 10.000 millones de euros.

Cumpliendo así con objetivos previstos en el Plan Estratégico.

Actividad internacional

El objetivo prioritario del periodo es la consolidación del portfolio internacional y el cumplimiento de los planes de negocio, tal y como prevé el Plan Estratégico, con Brasil al frente. fecha 28 de marzo de 2023, se formalizó el contrato de concesión de los 11 aeropuertos en Brasil y el 5 de junio de 2023 el contrato de concesión adquirió la plena eficacia, comenzando el plazo de la concesión a partir de dicha fecha. Las operaciones han comenzado a hacerse efectivas en el último trimestre del año:

- En el mes de octubre, en tres aeropuertos (Congonhas, Campo Grande y Uberlandia).
- En el mes de noviembre, en otros ocho aeropuertos (Ponta-Pora, Corumbá, Uberaba, Montes Claros, Marabá, Carajás, Santarém, Altamira).

El mercado en este país se configura como estratégico, en el que se gestiona desde 2023 el 20% del tráfico aéreo. Todo ello se acompaña con un ambicioso plan de inversiones.

Ciudades aeroportuarias y negocios adyacentes

Durante el curso 2023 se ha seguido desarrollando el proyecto de Ciudades Aeroportuarias:

- En relación al proyecto de desarrollo logístico de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas (AREA 1), el concurso se declaró desierto en la primera mitad de 2023. Aunque hubo un alto nivel de participación y alta concurrencia en el proceso de licitación, el empeoramiento de las condiciones macroeconómicas y financieras provocó que los participantes no pudieran mantener las ofertas iniciales. Así, durante la segunda mitad de 2023, Aena ha trabajado en definir las nuevas líneas de su futura estrategia con el objetivo de adaptar el proyecto al mercado y captar todo su valor. Como elemento central de estos trabajos de análisis, se inició un proceso de consultas al mercado el 5 de diciembre, a partir del cual se concluirá la definición de la nueva estrategia y las bases de licitación del próximo concurso.
- En cuanto a la Airport City Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, se avanza en los trabajos de preparación y de tramitación urbanística necesarios para su licitación.
- En relación a los trabajos de desarrollo de suelos y activos con alto potencial de uso para actividades aeroportuarias complementarias en otros aeropuertos, en 2023 se ha seguido avanzado en el Master Plan del Aeropuerto de Valencia que se espera concluir en el primer trimestre de 2024. El Master Plan del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol se espera concluirlo en el primer semestre de 2024.

La sostenibilidad como elemento transversal de crecimiento

Dado que Aena cuenta con su compromiso con la sostenibilidad, ha logrado definir unas metas ambiciosas en materia de descarbonización, por delante de las del sector, en relación a ser carbono neutral en 2026 y Net Zero en 2040. Para ello, ha desarrollado el Plan de Acción Climática (PAC) que representa una inversión de 550 millones de euros de 2021 a 2030. Además, con el propósito de enmarcar su compromiso con la sostenibilidad, ha definido los siguientes valores a incorporar en las actuaciones en esta materia.

Aena revisa de manera constante su estrategia a este respecto para el mejor desarrollo de sus aeropuertos. La enorme dimensión del proyecto de las Ciudades Aeroportuarias aconseja su desarrollo en distintas fases temporales.

2. Los riesgos y su gestión

(GRI 3-3)

2.1. Estructura, control y gestión de riesgos¹¹

(GRI 2-12; 2-24)

Aena dispone de un Sistema de Control y Gestión de Riesgos (en adelante, el Sistema de Gestión de Riesgos o el Sistema) cuyo propósito es garantizar el cumplimiento de las estrategias y objetivos de la Compañía, asegurando que los riesgos que pudieran afectar a dichos objetivos sean identificados, analizados, evaluados, gestionados y controlados de forma sistemática y con criterios uniformes.

Este sistema permite a Aena adaptarse a la complejidad de su actividad empresarial en un entorno competitivo globalizado, donde la materialización de los riesgos es más rápida.

El Sistema desarrolla los principios definidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos aprobada por el Consejo de Administración de Aena.

El objeto de la Política de Control y Gestión de Riesgos es establecer un marco general de actuación así como los principios y responsabilidades que permitan asegurar razonablemente que los riesgos de cualquier naturaleza a los que debe enfrentarse el Grupo Aena son identificados, evaluados, gestionados, comunicados y supervisados mediante un sistema de control y gestión de riesgos adecuado y efectivo.

El Sistema se basa en los principales estándares de referencia y las mejores prácticas a nivel internacional en materia de control y gestión de riesgos (Norma ISO 31000 de Gestión de riesgos y COSO III Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Asimismo, se encuentra alineado con el marco normativo nacional en esta materia (Requisitos de la Ley de Sociedades de Capital y las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas y de la Guía Técnica 3/2017 sobre Comisiones de Auditoría de Entidades de Interés Público de la CNMV).

¹¹ La descripción del Sistema Gestión de Riesgos de Aena junto con los principales riesgos que afectan a la Compañía a corto, medio y largo plazo, considerados en el mapa de riesgos corporativos, se detallan en el apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo.

SISTEMA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Desarrolla los principios básicos definidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos

Basados en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)

FASES	RESPONSABILIDADES		OBJETIVOS	
<p>IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS</p> <p>Estratégicos Operacionales Financieros Tecnológicos Legales y de cumplimiento De información Sociales, medioambientales y de Buen Gobierno</p>	Áreas corporativas	Dirección de Auditoría Interna	Consejo de Administración	 <p>Logro de los objetivos estratégicos</p>
<p>EVALUACIÓN DE RIESGOS</p> <p>Priorización conforme a su criticidad en función de su impacto y probabilidad de ocurrencia</p>				 <p>Desarrollo de las operaciones en los términos de seguridad y calidad previstos</p>
<p>GESTIÓN DE RIESGOS</p> <p>Acciones o respuestas enfocados a mitigar, aceptar, compartir o evitar los riesgos identificados</p>				 <p>Defensa de los derechos de los accionistas y de cualquier otro grupo de interés significativo</p>
<p>REPORTE Y SEGUIMIENTO DE LOS RIESGOS</p> <p>Cada riesgo debe tener un sistema de seguimiento con controles e indicadores</p>				 <p>Protección de la solidez financiera y la sostenibilidad</p>
<p>ACTUALIZACIÓN DE RIESGOS</p> <p>Al menos anualmente se revisan y se llevan a cabo evaluaciones de los riesgos identificados</p>	Comité de Dirección			 <p>Salvaguarda de la reputación</p>
<p>SUPERVISIÓN DE SISTEMA DE CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS</p> <p>Evaluación de la idoneidad de los riesgos incluidos en el sistema de gestión de riesgos y el funcionamiento de los sistemas implantados para el control y gestión</p>	Comisión de Auditoría			

La Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena

(GRI 2-24)

La Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena, actualizada en diciembre de 2023, tiene como objetivo establecer un marco general adecuado de control y gestión de las amenazas e incertidumbres de cualquier naturaleza que pudiesen afectar a Aena, estableciendo las directrices generales del Sistema de Gestión de Riesgos.

El Sistema de Control y Gestión de Riesgos se constituye como un modelo de control y gestión que funciona de forma integral y continua, centralizándose su gestión en las diferentes áreas corporativas de negocio y soporte. El enfoque metodológico del Sistema está basado en el marco COSO III¹² y comprende las siguientes etapas:

1. Identificación de riesgos
2. Evaluación de riesgos
3. Control y gestión de riesgos
4. Reporte y seguimiento de los riesgos
5. Actualización de riesgos
6. Supervisión del Sistema de Control y Gestión de Riesgos

Este Sistema contempla los distintos tipos de riesgos financieros y no financieros a los que se enfrenta la Compañía incluyendo, en la medida que sean significativos, los principales riesgos estratégicos, operacionales, financieros, legales y de cumplimiento (incluyendo los relacionados con la corrupción), de información, tecnológicos y sociales, medioambientales y de buen Gobierno.

Todos los riesgos identificados se evalúan, categorizan y priorizan en el Mapa de Riesgos corporativo. Cada riesgo está bajo la gestión, al menos, de una Dirección Corporativa, que es responsable de documentar su gestión de acuerdo con los parámetros definidos y aprobados en la Política de Control y Gestión de Riesgos.

El Mapa de Riesgos corporativo se actualiza por el Comité de Dirección Ejecutivo con una periodicidad anual, a partir de la información aportada por las Direcciones Corporativas, siendo supervisado y evaluado por la Comisión de Auditoría. Dicho mapa es aprobado, en última instancia, por el Consejo de Administración con un carácter anual.

Es relevante destacar que los riesgos asociados al desarrollo internacional de Aena forman parte integral de su Sistema de Control y Gestión de Riesgos.

Asimismo, los principios fundamentales de la gestión de riesgos aplicables en las filiales extranjeras son consistentes con los contenidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena, adaptando la gestión de riesgos empresariales a sus dimensiones y realidad económica.

Responsabilidades en la elaboración y ejecución del Sistema de Control y Gestión de Riesgos.

La Política de Control y Gestión de Riesgos establece los roles y responsabilidades de las áreas involucradas en el control y la gestión de riesgos en la Compañía:

- El Consejo de Administración define, actualiza y aprueba la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena y fija el nivel de riesgo aceptable en cada situación, siendo el responsable último de la existencia y funcionamiento de un Sistema Gestión de Riesgos adecuado y efectivo¹³.
- La Comisión de Auditoría supervisa y evalúa el Sistema de Gestión de Riesgos, asegurando que los principales riesgos financieros y no financieros se identifiquen, gestionen, comuniquen y se mantengan en los niveles planificados. Esta supervisión abarca a los distintos tipos de riesgos a los que se enfrenta el Grupo e incluye, específicamente la supervisión y evaluación de los siguientes aspectos:
 - Las medidas previstas para mitigar el impacto de los riesgos identificados y su efectividad;
 - Los sistemas de información y control interno que se utilizan para controlar y gestionar los citados riesgos;
 - Que el nivel de riesgo se mantiene en las variables definidas como aceptables.
- Las Direcciones Corporativas identifican y evalúan los riesgos que están bajo su área de responsabilidad, ejecutan las actividades mitigadoras asociadas a los riesgos, proponen y reportan los indicadores para su adecuado seguimiento y establecen planes de acción para mitigar los riesgos, informando sobre la eficacia de los mismos.
- La Dirección de Auditoría Interna asiste a la Comisión de Auditoría en la coordinación de las actividades definidas en la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena; asegurando el buen funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos para que se identifiquen, gestionen y cuantifiquen adecuadamente los principales riesgos que afecten a Aena y reportando a los órganos de gobierno de la Sociedad. Esta dirección es estructuralmente independiente del resto de áreas y direcciones.

¹² Gestión de riesgos empresariales de COSO: Integración con estrategia y desempeño

¹³ Puede consultarse el número de Consejeros que tienen formación y experiencia en auditoría riesgos en el Capítulo 1. Modelo de Gobierno Sostenible del Bloque B.

Respuesta a los principales riesgos y a nuevos desafíos

El Sistema de Control y Gestión de Riesgos de Aena integra los planes de respuesta al riesgo identificando las actividades mitigadoras, planes de acción y planes de contingencia de los riesgos comprendidos en el Mapa de Riesgos corporativo, a partir de su valoración o nivel de criticidad, para asegurar la gestión de los riesgos considerando los indicadores y parámetros de tolerancia establecidos.

En relación con los riesgos incluidos en el Mapa de Riesgos corporativo, las actividades mitigadoras y planes de acción y contingencia varían en función de cada tipo de riesgo, e incluyen entre otras las siguientes:

- Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- Sistema de Control Interno de la Información Financiera con certificación ISAE 3000.
- Sistema de Cumplimiento normativo incluyendo procedimientos y políticas contra la corrupción y el fraude y política de gobierno corporativo.
- Plan de ciberseguridad y Plan Director de Seguridad de la Información.
- Implantación de la Oficina de Seguridad TIC.
- Revisiones de seguridad TIC bajo norma ISO 27001.
- Estrategia ante el cambio climático (Plan de Acción Climática).
- Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente.
- Auditorías externas e internas de seguridad aeroportuaria.
- Política Fiscal corporativa.
- Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales.

Fomento de una cultura de gestión de riesgos

El Grupo Aena implementa diversas medidas orientadas a fomentar una cultura de riesgo en todos los niveles, entre las que cabe destacar:

- La vinculación de los desafíos y riesgos clave de la Compañía con el establecimiento de los objetivos estratégicos ligados al desempeño de los empleados, especialmente aquellos con roles de responsabilidad significativa.

- La incorporación de criterios vinculados al desempeño en la materia y la consecución de la retribución variable (evaluación de los empleados).
- El diseño e implementación de iniciativas formativas y de sensibilización en el ámbito del control y gestión de riesgos para todos los niveles de la Compañía. Específicamente, se efectúan seguimientos mensuales de los indicadores de riesgos (KRIs) y trimestrales de las medidas de riesgos. Durante estos seguimientos, se coordinan las acciones necesarias con los responsables, como recordatorios, actualizaciones en el manejo de la aplicación de reporte (SAP-GRC), y la formación de nuevas incorporaciones en el sistema, entre otras medidas. En este sentido, en el 2023 se han desarrollado un total de 10 actuaciones formativas específicas, 4 dirigidas al personal de Aena y 6 dirigidas al personal de ANB (3 en el 2022 que se dirigieron al personal de ANB). Adicionalmente, se programaron 4 acciones específicas (jornadas online) de sensibilización y consulta de dudas relacionadas con el sistema de gestión de riesgos, dirigidas a los empleados de ANB.
- Inversión en plataformas tecnológicas que facilitan y hacen más eficiente la identificación, gestión y monitorización de los riesgos clave (SAP GRC).

2.2. Riesgos en el 2023¹⁴

(GRI 2-12; 3-1; 3-2; 3-3)

Como previamente se ha indicado, el Sistema de Control y Gestión de Riesgos incluye el análisis y la monitorización periódica del mapa de riesgos, garantizando un adecuado control y gestión de los riesgos identificados.

En 2023, se ha actualizado el Mapa de Riesgos¹⁵ teniendo en cuenta tanto fuentes internas (Plan Estratégico), como fuentes externas (mejores prácticas de competidores, World Economic Forum y The Global Risks Report). Así, tras la revisión oportuna, el Mapa de Riesgos ha mantenido el número de riesgos en un total de 15 (en el 2022: pasaron de 16 riesgos a un total de 15¹⁶), clasificados en: estratégicos, operacionales, financieros, legales y de cumplimiento, de información, tecnológicos y sociales, medioambientales y de buen gobierno.

En el seno del Comité de Dirección se han llevado a cabo diversas sesiones y talleres con el objetivo de evaluar la criticidad de los riesgos en función de su impacto (económico, operativo y reputacional) y su probabilidad de ocurrencia. Estas sesiones también han abordado la revisión de la definición de los riesgos existentes y la identificación de posibles riesgos emergentes que no hubieran sido detectados en fases anteriores del proceso.

Retos y riesgos emergentes, mecanismos de control y actividades mitigadoras

En relación con los procedimientos seguidos por la compañía para asegurar que se da respuesta a los nuevos desafíos que se presentan (riesgos emergentes), la Política de Control y Gestión de Riesgos establece que al menos anualmente se revisará el Mapa de Riesgos Corporativo y se llevarán a cabo evaluaciones de los riesgos identificados, principalmente a través de la información sobre los riesgos definidos facilitada en el sistema de seguimiento que sus responsables han de reportar en función de la gestión realizada en el ejercicio.

Más allá de estas actualizaciones periódicas, tanto el Comité de Dirección como el Consejo de Administración analizan regularmente los nuevos riesgos a los que se enfrenta la compañía, recabando de las áreas de gestión oportunas los planes de acción, planes de contingencia, actividades mitigadoras e indicadores de los principales riesgos.

En la siguiente tabla se describen los principales tipos de riesgo junto con los principales mecanismos de control (planes de acción, planes de contingencia y actividades mitigadoras) asociados.

PROBABILIDAD	Muy probable					
	Probable					
	Posible					
	Poco probable					
	Remoto					
		Muy bajo	Bajo	Moderado	Alto	Muy alto
		IMPACTO				

¹⁴ Para más información, ver Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo incluido como Anexo al presente Informe.

¹⁵ Cumpliendo con lo indicado en la Política, y acorde con lo indicado en la Guía Técnica 3/2017 de Comisiones de Auditoría de la CNMV, la Compañía actualiza anualmente el mapa de riesgos.

¹⁶ Ver apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo.

CATEGORÍAS DE RIESGOS

TIPO DE RIESGOS	DESCRIPCIÓN	MECANISMOS DE CONTROL Y ACTIVIDADES MITIGADORAS
<p>ESTRATÉGICOS</p>	<p>Son riesgos que pueden surgir como consecuencia de optar por una determinada estrategia empresarial, así como aquellos derivados de fuentes externas o internas que podrían influir directa o indirectamente de manera significativa en el logro de los objetivos del Grupo Aena y en la visión a largo plazo. Se incluyen en esta categoría de riesgos aquellos con origen en cambios en el entorno en el que opera el Grupo Aena (político, económico, etc.), en el entorno competitivo (mercado aeronáutico y no aeronáutico), cambios que afecten a las tarifas y las operaciones, etc.</p>	<p>Planes Directores. Seguimiento de la regulación sobre propiedad y control (Brexit). Plan de captación de tráfico aéreo y fidelización de compañías aéreas. Controles de seguimiento de la actividad comercial (CICO) Seguimiento de la planificación y comercialización de Ciudades Aeroportuarias. Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y seguridad y salud en el trabajo Proceso de consulta anual de tarifas para el siguiente ejercicio. Programas de detección de potencial en personal y Employer Branding.</p>
<p>OPERACIONALES</p>	<p>Son los riesgos de sufrir pérdidas o una reducción de la actividad debido a la inadecuación o a fallos en los sistemas y controles internos o en los procesos. Son riesgos operacionales, entre otros, los derivados de fallos en la ejecución de inversiones, coordinación de operaciones y control aéreo, los relacionados con las relaciones laborales y los recursos humanos.</p>	<p>Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. Planes de autoprotección y procedimientos de contingencia, preparación y respuesta ante emergencias, contingencias invernales, etc. Auditorías externas e internas de seguridad aeroportuaria (safety & security). Centro de Gestión de Red y Centros de Gestión Aeroportuaria para comunicación, identificación seguimiento y coordinación de incidencias. Procedimientos y herramientas para la gestión del handling. Estrategia de innovación corporativa y colaboración con empresas externas en materia de innovación. Póliza de responsabilidad civil aviación operador de aeropuertos + responsabilidad civil guerra y terrorismo. Póliza de todo riesgo daño material, pérdida de beneficio y avería de maquinaria + cobertura franquicia del Consorcio de Compensación de Seguros por actos terroristas. Contrato de servicios meteorológicos para la navegación aérea en los aeropuertos de Aena. Plan de actuación en caso de aviso de explosivo. Gestión de la afección acústica y procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental. Procedimiento de planificación, control y ejecución de inversiones. Póliza para protección de empleados (vida, seguridad y salud).</p>

CATEGORÍAS DE RIESGOS

TIPO DE RIESGOS	CONTENIDO	MECANISMOS DE CONTROL Y ACTIVIDAD MITIGADORAS
FINANCIEROS	Se engloban dentro de esta categoría los riesgos de financiación, variaciones de tipos de interés y de tipo de cambio, riesgo de liquidez y riesgo de crédito, así como los relacionados con pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.	<p>Procedimientos de planificación, control y ejecución de inversiones.</p> <p>Política fiscal corporativa.</p> <p>Instrumentos de cobertura de tipo de interés, avales y fianzas.</p> <p>Sistema de control de la información financiera (SCIIF).</p> <p>Solicitud al Auditor Externo de examen, con alcance de seguridad razonable independiente, el Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF) de Aena S.M.E., S.A. (Sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo consolidado Aena o el Grupo) al 31 de diciembre de 2022, sobre la base de los criterios establecidos en COSO.</p> <p>Normativa interna y sistemas de control de la contratación.</p>
LEGALES Y DE CUMPLIMIENTO	Son riesgos relacionados con el carácter de obligatoriedad de las normas legales establecidas por los distintos organismos e instituciones de ámbito nacional e internacional relacionados con el cumplimiento de la legislación general (medioambiental, mercantil, penal, fiscal, laboral...), regulación sectorial y las normativas internas, así como los riesgos que puedan afectar a la reputación de la Sociedad y del Grupo, especialmente los riesgos relacionados con la corrupción.	<p>Sistema de Cumplimiento normativo incluyendo procedimientos y políticas contra la corrupción y el fraude y política de gobierno corporativo.</p> <p>Seguimiento de acuerdos y litigiosidad con operadores comerciales.</p> <p>Gestión y monitorización de riesgos de cumplimiento a través de la aplicación SAP-RICUM y canal de denuncias.</p> <p>Política Fiscal Corporativa.</p> <p>DORA II.</p> <p>Código de Conducta.</p>
DE INFORMACIÓN	Son riesgos relacionados con la fiabilidad en la elaboración, obtención y comunicación de información financiera y no financiera, tanto interna como externa, relevante para el Grupo Aena.	<p>Sistema de Control Interno de la Información Financiera con certificación ISAE 3000.</p> <p>Supervisión de la información financiera y no financiera por parte de los órganos de gobierno.</p> <p>Política General de Comunicación de la Información Financiera, No Financiera y Corporativa.</p> <p>Política de Comunicación y Contacto con los Accionistas.</p>

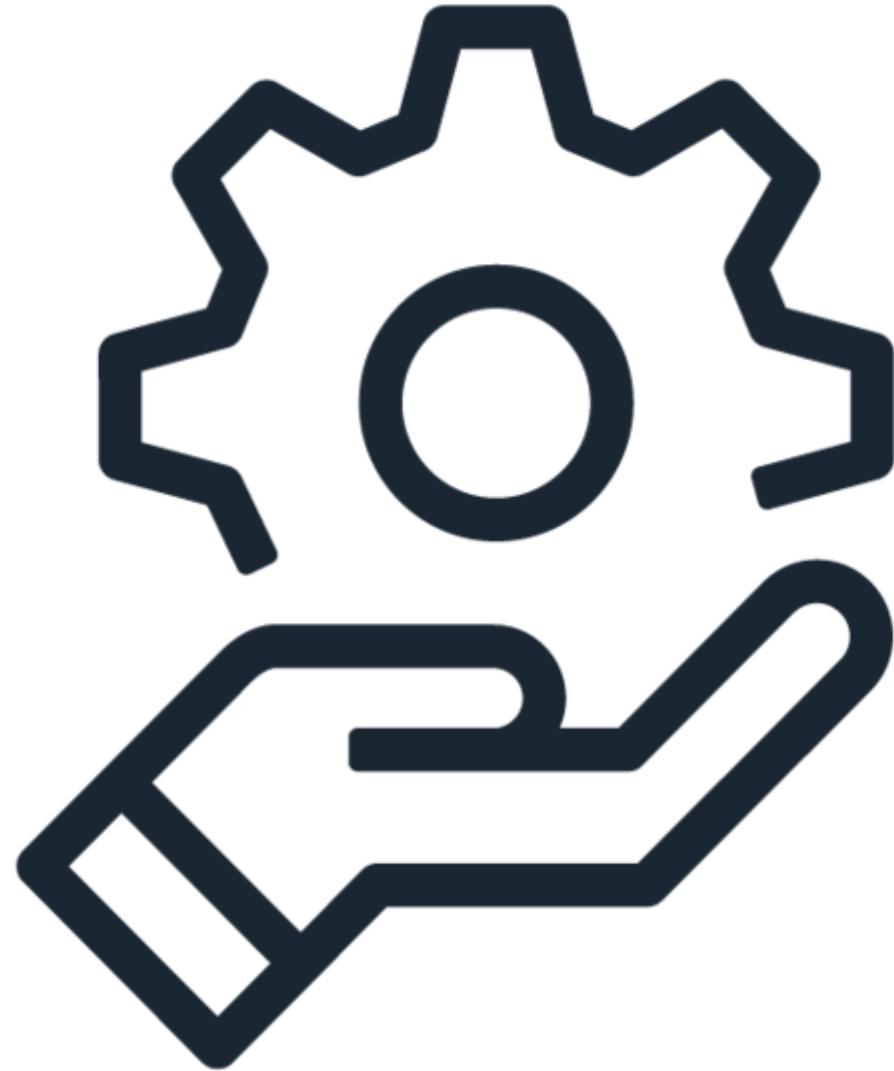
CATEGORÍAS DE RIESGOS

TIPO DE RIESGOS	CONTENIDO	MECANISMOS DE CONTROL Y ACTIVIDAD MITIGADORAS
<p>TECNOLÓGICOS</p>	<p>Son riesgos relacionados con la seguridad de las infraestructuras y los sistemas del ámbito tecnológico.</p>	<p>Plan de ciberseguridad y Plan Director de Seguridad de la Información. Implantación de la Oficina de Seguridad TIC. Planes de recuperación de los sistemas de información ante desastres (DRPs). Política de Seguridad de la Información y Procedimientos de gestión de incidencias y parches de seguridad. Revisiones de seguridad TIC bajo norma ISO 27001. Póliza de protección tecnológica (pérdida o daño a los sistemas informáticos y pérdida de datos almacenados).</p>
<p>SOCIALES, MEDIAMBIENTALES Y DE BUEN GOBIERNO</p>	<p>Son los riesgos asociados con los derechos sociales de los empleados y resto de personas relacionadas con la actividad del Grupo, con potenciales impactos medioambientales (incluyendo los relativos al cambio climático) y con la posibilidad de incumplimiento de una adecuada dirección y gestión de las normas de Gobierno Corporativo y transparencia.</p>	<p>Estrategia ante el cambio climático (Plan de Acción Climática), análisis de escenarios climáticos y evaluación de necesidades de adaptación en los aeropuertos con seguimiento de indicadores. Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente, certificado por una entidad externa acreditada bajo las normas UNE-EN ISO 9001 y UNE EN-ISO 14001. Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales. Procesos y programas de Recursos Humanos (planificación y organización, gestión de la formación, selección y desarrollo de personal). Procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental. Gestión de la afección acústica sobre las poblaciones del entorno: elaboración de mapas estratégicos de ruido, sistemas de monitorizado de ruido y sendas de vuelo, planes de aislamiento acústico. Póliza para protección de empleados (vida, seguridad y salud). Póliza de Responsabilidad Civil de Administradores y Directivos. Política de Sostenibilidad. Estrategia de Sostenibilidad de Aena. Presencia en índices ESG, como FTSE4good, DJSI. Participación en iniciativas internacionales (ACA Program, Net Zero Carbon), reporte a Carbon Disclosure Project (CDP), Colaboración con terceros.</p>

BLOQUE B

Informe de Sostenibilidad

Estado de la Información
No Financiera Consolidado (EINF)



1- Modelo de Gobierno Sostenible → GRI 3-3



Compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)



Operador aeroportuario de referencia

51% de participación por ENAIRE (accionista mayoritario)



Aena forma parte del Ibex 35.

Aena forma parte del IBEX Gender Equality Index para promover la igualdad de género, lanzado por BME (Bolsas y Mercados Españoles)

Órganos de Gobierno

- Junta General de Accionistas
- Consejo de Administración
- Comisión de Auditoría
- Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo
- Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática
- Comisión Ejecutiva
- Comité de Dirección Ejecutivo



15 Consejeros (50% independientes)

El Consejo de Administración de Aena está compuesto por 15 miembros. Actualmente, existe una vacante en el mismo debido a la dimisión de una Consejera, por lo que el número total de Consejeros y Consejeras a 31 de diciembre de 2023 asciende a 14



50 % de mujeres en el Consejo de Administración

Durante 2023, los asuntos ESG han estado presentes en la agenda del Consejo

La actualización de la Política de Sostenibilidad, la Política de Derechos Humanos, la Política de relaciones con los Grupos de Interés y la Política de gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, y seguridad y salud en el trabajo.
La formulación del Estado de la información no financiera 2022 para su aprobación por la Junta General de Accionistas
La aprobación de Informe Actualizado del Plan de Acción Climática del año 2022.
El impacto de los nuevos combustibles en los aeropuertos

El Consejo de Administración es el encargado de velar por la correcta aplicación y mantenimiento del Sistema de Cumplimiento Normativo de Aena

En los últimos 3 años, casi el 100% de la plantilla ha participado en actividades de formación relacionadas con el Sistema General de Cumplimiento, Política de Cumplimiento, Código de Conducta y Mapas de riesgos, entre otros.

Protección de datos

Modelo de cumplimiento.
Mecanismos para informar a los interesados de la privacidad de sus datos.
Medidas para garantizar el cumplimiento de la normativa.
Auditorías internas y externas.
Cultura corporativa en materia de protección de datos personales.

Finanzas sostenibles

Taxonomía de finanzas sostenibles de la UE y divulgación sobre el grado de alineamiento de las actividades económicas de Aena.
Una línea de crédito sindicadas sostenible y dos contratos de préstamos ligados a objetivos ESG.

35,80 % de ingresos alineado según la Taxonomía
15,71 % de CapEx alineado según la Taxonomía
38,18 % de OpEx alineado según la Taxonomía

1.1. Detalles organizacionales, estructura de capital y organización

1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad

(GRI 2-1; 201-4)

Aena, S.M.E., S.A.(en adelante, "Aena") es una sociedad mercantil estatal constituida como sociedad anónima cotizada y sociedad dominante de un grupo compuesto por varias sociedades dependientes y participadas con presencia nacional e internacional, que:

- Cotiza en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia desde el 11 de febrero de 2015 y forma parte del IBEX-35 desde junio de ese mismo año.
- El 51% corresponde a su accionista mayoritario ENAIRE (Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) y el restante 49% corresponde a cotización libre (*free float*).
- Su capital social asciende a 1.500.000.000 euros, representado por 150.000.000 acciones, de 10 euros de valor nominal cada una de ellas, totalmente suscritas y desemborsadas. La totalidad de las acciones pertenecen a una única clase y serie y confieren a sus titulares los mismos derechos y obligaciones.
- A través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A (en adelante, Aena Internacional) participa también en la gestión de 34 aeropuertos en distintos países en Europa y América (Reino Unido, Brasil, México, Jamaica y Colombia).

En 2023, Aena ha cerrado un récord histórico en volumen de pasajeros en España.



■ 73.500.000 acciones: Cotización libre / free float ■ 76.500.000 acciones: Enaire (Administración del Estado)

150.000.000 acciones de 10 € de valor nominal cada una de ellas, totalmente suscritas y desemborsadas.

150.000.000 acciones

150.000.000 derechos de votos

Mínimo de acciones para asistencia a la Junta: 1



Accionistas significativos (a 31 de diciembre de 2023)

Denominación	% de derechos de voto atribuidos a las acciones			% derechos de voto a través de instrumentos financieros	% de derechos de voto total
	% Total (A)	% directo	% indirecto	% (B)	% (A+B)
Blackrock INC.	3,016	0,000	3,016	0,055	3,071
ENAIRE	51,000	51,000	0,000	0,000	51,000
Hohn, Christopher Anthony	2,841	0,000	2,841	3,416	6,257
The Children's Investment Master Fund	0,000	0,000	0,000	3,416	3,416
Veritas Asset management LLP	3,024	0,000	3,024	0,000	3,024

La totalidad de las acciones pertenecen a una única clase y serie y confieren a su titular los mismos derechos y obligaciones.

Nota: Para obtener mayor información sobre el accionariado de Aena, se puede consultar el apartado de Participaciones Significativas y Autocartera de la web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores Ver capítulo "Enlaces de interés."



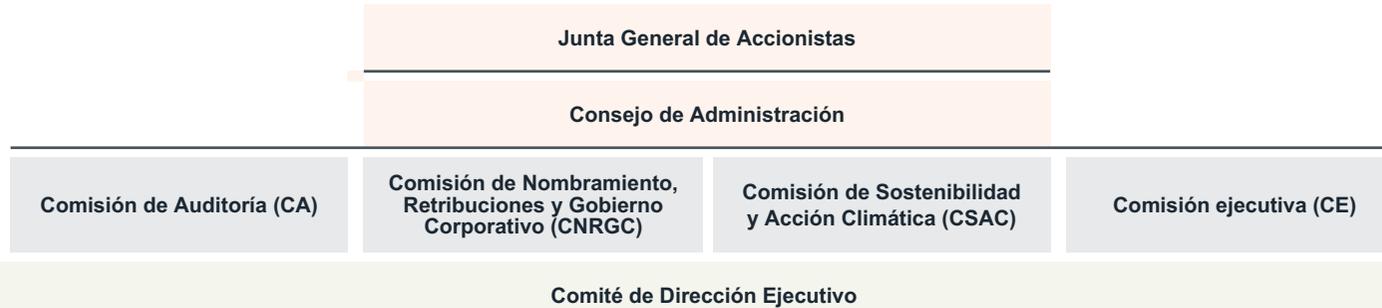
1.1.2. Órganos de gobierno

(GRI 2-9; 3-3)

Los máximos órganos de gobierno sobre los que recae la responsabilidad de la gestión, supervisión y control de Aena son la Junta General de Accionistas (JGA) y el Consejo de Administración, que se apoyan a su vez en la Comisión de Auditoría, la Comisión de

Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y la Comisión Ejecutiva.

Aena dispone de un sistema de gobierno corporativo que tienen como finalidad reforzar el gobierno corporativo de Aena como gobierno enfocado en el mejor interés social y de sus accionistas



Las distintas normativas internas, tales como sus Estatutos Sociales, el Reglamento del Consejo de Administración y de la Junta General de Accionistas, el Reglamento Interno de Conducta en el Mercado de Valores, así como todo un conjunto de políticas y procedimientos constituyen elementos estratégicos esenciales para asegurar el buen gobierno de la Compañía

Estatutos Sociales.	Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo General.	Código de Buen Gobierno de la CNMV.
Reglamento del Consejo de Administración .	Política general de comunicación de la información económico - financiera, no financiera y corporativa.	Guía Técnica 3/2017 sobre Comisiones de Auditoría de entidades de interés público de la CNMV.
Reglamento de la Junta General de Accionistas.	Política de comunicación y contacto con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto.	Guía Técnica 1/2019 sobre Comisiones de Nombramiento y Retribuciones de entidades de interés público de la CNMV.
Reglamento Interno de Conducta en el Mercado de Valores.	Política de retribución al accionista.	Principios de la Red Internacional de Gobierno Corporativo ICGN.
Política de Gobierno Corporativo.	Política de control y gestión de riesgos.	Principios de Gobierno Corporativo de la OCDE.
Política de selección de miembros del Consejo de Administración.	Política fiscal corporativa.	Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión, y demás legislación española aplicable.
Código de Conducta.	Política de Sostenibilidad.	
Código de Conducta de Terceros.	Política de relaciones con los Grupos de Interés.	
Política de cumplimiento normativo.	Política de Derechos Humanos.	
Política contra la corrupción y el fraude.	Política de gestión integrada de calidad, medio ambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo.	
Política del Sistema interno de información y protección del informante.	Política de seguridad de la información.	
Protocolo de Prohibición de Represalias de Aena	Política de datos.	
Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante		



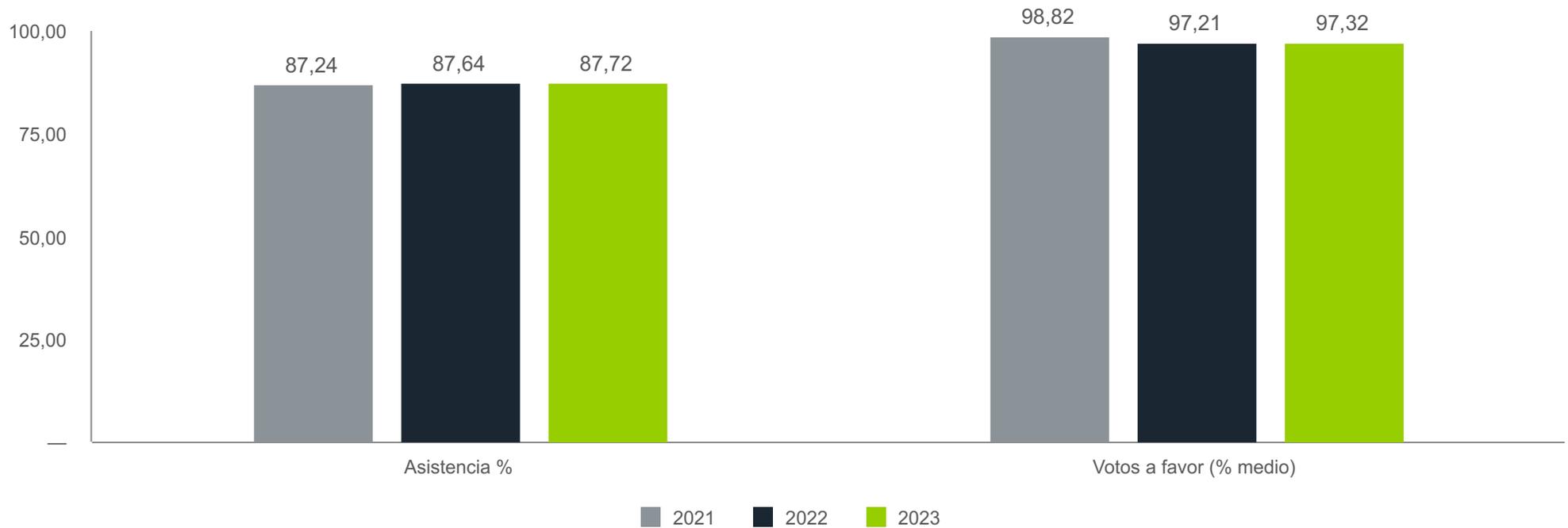
Junta General de Accionistas

(GRI 2-29)

La Junta General de Accionistas es el máximo órgano social soberano de Aena, donde todos los accionistas se reúnen para deliberar y decidir sobre asuntos de su competencia - en función de las mayorías requeridas en cada caso- o para ser informados de cualquier asunto adicional que el Consejo de Administración estime necesario.

Las normas de organización y su funcionamiento están recogidas en los Estatutos Sociales de Aena y en el Reglamento de la Junta General de Accionistas. En esta normativa se recogen los derechos de los accionistas que incluyen, entre otros, el derecho a completar el orden del día y presentar nuevas propuestas de acuerdo, de recibir información con carácter previo a la celebración de la Junta General, de asistencia y representación en la misma, o de delegación de la representación en entidades intermediarias.

Aena utiliza diversos mecanismos para fomentar la asistencia, participación, comunicación e interacción con todos los accionistas y hacer valer sus derechos. Estos mecanismos incluyen la delegación del voto, voto anticipado a distancia, la retransmisión en directo de la Junta General de Accionistas a través de la página web de la Sociedad, y la posibilidad de asistencia y celebración por medios telemáticos.





Derechos de los accionistas

One share, one vote

Cada acción da derecho a un voto en la JGA, sin perjuicio de los supuestos de suspensión de los derechos de voto previstos en los Estatutos Sociales y de las restricciones derivadas de la ley.

Todos los accionistas son tratados en igualdad de condiciones.

Derecho a convocar

Los accionistas que posean o representen, al menos, el tres por ciento (3%) del capital social, tienen derecho a solicitar al Consejo de Administración la convocatoria de Junta General de Accionistas, expresando en la solicitud los asuntos que deban tratarse. En este supuesto, el Consejo de Administración convocará la Junta General de Accionistas para celebrarla dentro del plazo legalmente previsto. El Consejo de Administración confeccionará el Orden del Día de la convocatoria incluyendo necesariamente los asuntos que hubieran sido objeto de la solicitud.

Derecho a intervenir o solicitar información

Los accionistas podrán solicitar por escrito a los administradores de Aena, hasta el quinto día anterior previsto para la celebración de la Junta de Accionistas convocada en primera convocatoria y en segunda convocatoria, informaciones o aclaraciones que estimen precisas acerca de los asuntos comprendidos en el Orden del Día, o formular por escrito las preguntas que consideren pertinentes. Además, los accionistas podrán solicitar, bajo las condiciones anteriormente mencionadas, las aclaraciones que estimen precisas acerca de la información accesible al público que la Sociedad hubiera facilitado a la CNMV desde la celebración de la última Junta General y acerca del informe del auditor.

Derecho a incluir uno o más puntos en el orden del día

Los accionistas que posean o representen al menos un 3% del capital social pueden solicitar que se incluyan uno o más puntos en el orden del día de la JGA y presentar propuestas de acuerdo, fundamentadas sobre asuntos ya incluidos o que deban incluirse en el Orden del Día de la convocatoria, dentro de los cinco días siguientes a su publicación.

Derecho de asistencia

La asistencia a la Junta General de Accionistas puede realizarse, bien acudiendo al lugar en que vaya a celebrarse la reunión bien, en su caso, a otros lugares que haya dispuesto la Sociedad, indicándolo así en la convocatoria, y que se hallen conectados con aquel por cualesquiera sistemas válidos, que permitan el reconocimiento e identificación de los asistentes, la permanente comunicación entre los concurrentes, así como la intervención y emisión del voto, todo ello en tiempo real.

Asimismo, se prevé que la JGA pueda celebrarse de forma presencial con la posibilidad de asistir remotamente, por medios electrónicos o telemáticos.

Junta General de Accionistas 2023 (JGA 2023)^(A) Celebrada el 20 de abril en primera convocatoria (GRI 2-10; 2-14; 2-16; 2-20)

Mínimo de acciones para la asistencia a la Junta: 1	Asistencia y participación: 87,72% del capital (0,099% más que en 2022)	Porcentaje medio de votos a favor en la aprobación de acuerdos: 97,32% (97,21% en 2022)
Principales características de la JGA 2023	Resumen de los acuerdos aprobados por la Junta General de Accionistas 2023 Aprobación por separado de cada uno de los asuntos sometidos	
<p>La Junta General de Accionistas se ha celebrado en modalidad mixta, favoreciendo tanto la asistencia presencial como telemática, tal y como se prevé en el artículo 15.8 de los Estatutos Sociales y en el artículo 11.6 del Reglamento de la Junta General de Accionistas de la Sociedad, garantizando el diálogo abierto y la intervención.</p> <p>La JGA se ha retransmitido en directo en la página web de la Compañía.</p>	<p>Examen y aprobación del Estado de Información No Financiera (EINF) correspondiente al año terminado el 31 de diciembre de 2022.</p> <p>Nombramiento del auditor de cuentas externo para los ejercicios 2024, 2025 y 2026.</p> <p>En lo que respecta a la composición en el Consejo:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ratificación de los nombramientos de D^a M^a del Coriseo González-Izquierdo Revilla y D. Tomás Varela Muiña como Consejeros Independientes, – Nombramiento de D^a M^a Carmen Corral Escribano como Consejera Dominical. – Reelección de D^a Angélica Martínez Ortega, D. Juan Ignacio Díaz Bidart y D^a Pilar Arranz Notario como Consejeros Dominicales, así como de D^a Leticia Iglesias Herraiz como Consejera Independiente. <p>Modificación de los Estatutos Sociales para añadir mejoras técnicas en lo que respecta a las facultades indelegables del Consejo de Administración y las reuniones del mismo.</p> <p>Votación consultiva del Informe Actualizado sobre el Plan de Acción Climática para el año 2022 y el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros para el año 2022,</p>	<p>La Junta General de Accionistas es también el órgano responsable de la aprobación de la información no financiera de Aena como, por ejemplo, la aprobación del Estado de Información No Financiera correspondiente al ejercicio 2022 (99,95% a favor) y la votación con carácter consultivo del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática (90,37% a favor) y del Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros (96,79%).</p>

^(A) La convocatoria de la Junta General de Accionistas de Aena, que se celebró el pasado 20 de abril, así como la documentación correspondiente, fueron puestas a disposición de los distintos grupos de interés con casi dos meses de antelación. Además, la convocatoria contenía instrucciones sobre cómo proceder para permitir la asistencia telemática a la Junta General, garantizar el correcto ejercicio de los derechos en tiempo real y establecer los procedimientos necesarios para garantizar la seguridad y eficacia. También incluía instrucciones sobre cómo acreditar la identidad de los accionistas y representantes. Todo ello, se encuentra disponible en el sitio web de la Compañía (ver enlace correspondiente en el apartado "Enlaces de interés" del presente informe).

Comunicación con accionistas

(GRI 2-29)

Aena garantiza una comunicación bidireccional con los accionistas, incluyendo los institucionales, inversores, asesores de votos y otros agentes del mercado a través de la participación y organización en conferencias, roadshows y eventos de diversa naturaleza de forma frecuente. Asimismo, pone a su disposición diferentes canales de comunicación, como la vía telefónica, el portal de relación con inversores de la web corporativa o el correo electrónico de la Oficina de Atención al Accionista e Inversores (ir@aena).

Los principales principios y compromisos que guían la actuación de Aena con este grupo de interés quedan recogidos en¹:

- El Código de Conducta, que define los principios en los que Aena debe basar sus relaciones con inversores y accionistas (transparencia, confianza y en el beneficio recíproco sostenible).
- La Política de Comunicación y contactos con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto, que define, entre otros:
 - La competencia del Consejo de Administración en materia de gestión y supervisión al más alto nivel de la información proporcionada a los accionistas, inversores institucionales, a los mercados y a los grupos de interés en general, tutelando, protegiendo y facilitando el ejercicio de sus derechos e intereses en el marco de la defensa del interés social de acuerdo a los principios generales, como garantizar la transparencia, veracidad, inmediatez, igualdad, homogeneidad, coherencia, integridad y simetría en la difusión de la información, así como la igualdad de trato en el reconocimiento y ejercicio de los derechos de todos los accionistas que se encuentren en condiciones idénticas.
 - Los principales canales generales de comunicación, entre otros, la web corporativa, la Oficina de Atención a Accionistas e Inversores, etc
- La Política general de comunicación de la información económico-financiera, no financiera y corporativa con el objeto de:
 - Desarrollar principios, generales y específicos, que deben regir la comunicación con los diferentes grupos de interés, como valor estratégico que contribuye a que la Sociedad alcance sus objetivos corporativos y de negocio.
 - Definir los principales canales de comunicación de la información económica-financiera, no financiera y corporativa para maximizar la difusión y calidad de la información a disposición del mercado, los inversores y demás grupos de interés.

- La Política de relaciones con los Grupos de Interés, cuyo objeto es reconocer la importancia de la gestión de los grupos de interés como elemento clave para alcanzar el interés social y desarrollar un modelo de negocio responsable y sostenible y establecer los principios y directrices de dicha gestión, entendiendo como grupos de interés aquéllos colectivos que tienen la capacidad de influir en el logro de los objetivos de la Sociedad o pueden verse impactados por su actividad.
- La Política de retribución al accionista, cuyo objeto es vincular la remuneración del accionista con el beneficio generado por Aena, consistente en la distribución como dividendos de un importe equivalente al 80% del beneficio neto individual de cada ejercicio de Aena.

El Consejo de Administración es el órgano encargado de aprobar las citadas políticas corporativas. Asimismo, corresponde a la Comisión de Nombramiento, Retribuciones y Gobierno Corporativo supervisar la aplicación de la Política general de comunicación de la información económico-financiera, no financiera y corporativa, así como de la Política de Comunicación y Contactos con Accionistas, Inversores Institucionales y Asesores de voto, así como supervisar y evaluar los procesos de relación con los distintos grupos de interés.

Durante 2023, el contacto con los mercados se ha mantenido siguiendo las prácticas habituales que se resumen en las siguientes actividades, tanto con inversores como con analistas:

- Participación en conferencias, *roadshows* y *reverse roadshows*. A fecha de este informe, se ha asistido a 18 eventos de este tipo.
- Reuniones presenciales en las instalaciones de Aena. Se han mantenido un total de 17 reuniones, con la participación tanto de diferentes miembros del equipo directivo como del equipo de relación con inversores.
- Llamadas/corremos electrónicos. Atención permanente e individualizada a través de los cauces específicos creados al efecto, que se ha traducido en más de 400 consultas resueltas.

Es importante destacar que el pasado 10 de octubre de 2023, Aena realizó su primera emisión de bonos a largo plazo en el mercado de renta fija en el marco de un Programa EMTN, por lo que se inicia un nuevo cauce de comunicación con la comunidad inversora en renta fija.

Las principales áreas de interés han sido la recuperación de la actividad así como su impacto en la base de costes y en los márgenes de actividad junto con el creciente compromiso por los aspectos ESG.

¹ Tanto el Código de Conducta como las políticas mencionadas se encuentran disponibles en la página web de la Compañía (ver enlaces correspondientes en el apartado "Enlaces de interés" del presente informe).



El Consejo de Administración (GRI 2-9)

El Consejo de Administración es el máximo órgano de administración y representación Aena, estando facultado para realizar cualquier acto o negocio jurídico de administración o disposición, por cualquier título jurídico, con excepción de los reservados por la ley, los Estatutos Sociales o el Reglamento de la Junta General de Accionistas a la competencia exclusiva de la Junta General de Accionistas².

También se constituye como un órgano de supervisión y control, guiado por el interés social de la Sociedad, desempeñando sus funciones con unidad de propósito e independencia de la dirección y dispensando un mismo trato a cada accionista. En este sentido, le corresponde, entre otras competencias³:

- Establecer estrategias y directrices de gestión de la Sociedad, así como las bases de la organización corporativa y procedimientos de información de la Sociedad a los accionistas y a los mercados en general.
- Evaluar la gestión de los directivos controlando el cumplimiento de los objetivos marcados y el respeto al objeto e interés social de la Sociedad.
- Adoptar decisiones adecuadas sobre las operaciones empresariales y financieras de especial relevancia.
- Decidir la estrategia fiscal de la Sociedad y realizar el seguimiento de los sistemas internos de información y control.
- Aprobar el plan estratégico o de negocio de la Sociedad, así como las políticas en materia de sostenibilidad.
- La determinación de la política de control y gestión de riesgos, incluidos los fiscales, la política de cumplimiento normativo y la supervisión de los sistemas internos de información y control.

Entre sus competencias se encuentran también la creación de una Comisión de Auditoría, una Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo y una Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, así como una Comisión Ejecutiva.

El Consejo de Administración encomienda al equipo directivo y a los órganos ejecutivos correspondientes la gestión ordinaria de los negocios de Aena.

En lo que respecta al funcionamiento y la composición del Consejo, en 2023 se han producido las siguientes modificaciones, que fueron recogidas en el Reglamento del Consejo de Administración y en los Estatutos Sociales de la Sociedad, según procede, modificaciones que han sido aprobadas siguiendo los requisitos establecidos en la ley:

Modificaciones en el 2023

La posibilidad de designar a uno o más Vicepresidentes del Consejo de Administración siendo, preferentemente, al menos uno de ellos, un Consejero Independiente, con el objeto de favorecer el mejor funcionamiento del Consejo de Administración. A este respecto, se llevaron a cabo los siguientes nombramientos:

D. Jaime Terceiro Lomba, Consejero Independiente y Coordinador, como Vicepresidente primero.

D. F. Javier Marín San Andrés, Consejero Ejecutivo, como Vicepresidente segundo, que ejercerá, además como Vicepresidente Ejecutivo de la Sociedad

La incorporación de una competencia reservada del Consejo de Administración en lo que respecta a la supervisión del proceso de elaboración y presentación de la información financiera y del informe de gestión, que incluirá, cuando proceda, la información no financiera preceptiva, tal y como se recoge en el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital .

Respecto al lugar de celebración de las reuniones del Consejo de Administración, en los casos en los que el Consejo de Administración se celebre exclusivamente por medios telemáticos, esto es, sin la asistencia física de ninguno de los Consejeros, la sesión se entenderá celebrada en el domicilio social.

² Su composición y funciones se encuentran recogidos en los Estatutos Sociales, el Reglamento del Consejo de Administración Consejeros y las distintas Políticas Corporativas que puedan resultar de aplicación a este respecto, ajustándose, en cualquier caso, a las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas de la CNMV. Estos documentos están públicos en la web de la Compañía y el enlace a los mismos se pueden consultar en el capítulo "Enlaces de interés".

³ Los Consejeros tienen las más amplias facultades para obtener información, conforme a lo establecido en su Reglamento. todo lo relacionado con la Sociedad. Con el fin de ser ayudados en el desempeño de sus funciones, los Consejeros Externos podrán solicitar específicamente a la Sociedad la contratación de asesores y expertos.

Composición, liderazgo e independencia

(GRI 2-11)

A cierre del ejercicio 2023, el Consejo de Administración de Aena está compuesto por 15 miembros, existiendo una vacante con motivo de la reciente dimisión presentada el pasado 29 de noviembre de 2023 por la Consejera Dominical Dña. Pilar Arranz Notario⁴.

Los perfiles de los miembros que componen el Consejo de Administración de Aena aportan diversidad de conocimientos, capacidades, edades, orígenes, experiencias y género. Todos ellos han sido seleccionados atendiendo a su honorabilidad, idoneidad, solvencia, competencia, experiencia, cualificación, formación, disponibilidad, dedicación y compromiso.

Según lo previsto en los Estatutos Sociales y en el Reglamento del Consejo de Administración, los Consejeros se clasifican en Ejecutivos y no Ejecutivos o Externos. Con respecto a los no Ejecutivos o Externos, estos pueden ser, a su vez, Dominicales, Independientes u otros Externos. El Consejo de Administración debe, en cualquier caso, procurar que los Consejeros Externos representen una mayoría sobre los Consejeros Ejecutivos; y los Consejeros Independientes representen, al menos, un tercio del total de Consejeros, siendo el número de Consejeros Ejecutivos el mínimo necesario para el correcto funcionamiento de la Sociedad.

El Presidente y Consejero Delegado (artículos 39.2 de los Estatutos y 15.2 del Reglamento del Consejo) de Aena, D. Maurici Lucena Betriu, tiene delegadas todas las facultades que legal y estatutariamente resultan delegables (salvo las que se reserve el propio Consejo de Administración) y garantizan el eficaz funcionamiento del Consejo de Administración. Sus funciones, entre las que se encuentran ejercer la más alta dirección de la Sociedad y su representación, dirigir los debates, velar por el adecuado funcionamiento del Consejo de Administración y promover la participación de todos los Consejeros en las reuniones y deliberaciones, quedan recogidas en el artículo 15 del Reglamento del Consejo de Administración.

Los Vicepresidentes (artículo 16 del Reglamento del Consejo de Administración), D. Jaime Terceiro Lomba, como Vicepresidente Primero, y D. F. Javier Marín San Andrés, como Vicepresidente Segundo, sustituirán al Presidente por delegación, ausencia o enfermedad de éste y, en general, en todos los casos, llevarán a cabo las funciones o atribuciones que se consideren oportunas por el Consejo de Administración o por el mismo Presidente. La condición de Vicepresidente recaerá preferentemente en un miembro Independiente y, en el caso de que haya varios, en al menos uno de ellos.

En lo que respecta al Consejero Coordinador, D. Jaime Terceiro Lomba, elegido entre los Consejeros Independientes, tiene entre sus principales funciones:

- Presidir las reuniones del Consejo de Administración en caso de vacante, ausencia, imposibilidad o enfermedad del Presidente y de los Vicepresidentes.
- Coordinar el plan de sucesión del Presidente del Consejo y primer ejecutivo de la Sociedad, para que se produzca de una forma ordenada.
- Solicitar la convocatoria del Consejo de Administración o la inclusión de nuevos puntos en el Orden del Día de un Consejo ya convocado.
- Coordinar y reunir a los Consejeros no Ejecutivos.
- Dirigir, en su caso, la evaluación periódica del Presidente del Consejo de Administración.
- Hacerse eco de las preocupaciones de los Consejeros no Ejecutivos.
- Mantener contactos con inversores y accionistas para conocer sus puntos de vista a efectos de formarse una opinión sobre sus preocupaciones.

El Reglamento del Consejo de Administración establece las condiciones necesarias que debe reunir un Consejero para ostentar a la categoría de Independiente. Entre ellas, se establece que no podrán ser elegidos como tal⁵:

No podrán ser Consejeros Independientes si reúnen cualquiera de las siguientes condiciones:	
1	Empleados o Consejeros Ejecutivos de sociedades del Grupo Aena, salvo que hubieran transcurrido 3 o 5 años, respectivamente, desde el cese en esa relación.
2	Quienes perciban de Aena o del Grupo Aena cualquier cantidad o beneficio por un concepto distinto de la remuneración de Consejero.
3	Quienes sean o hayan sido durante los últimos 3 años socios del auditor externo o del responsable del informe de auditoría, ya se trate de la auditoría de la Sociedad o de cualquier otra sociedad de su grupo durante dicho período.
4	Quienes mantengan o hayan mantenido durante el último año una relación de negocios con la Sociedad o con cualquier Sociedad del Grupo (nombre propio, proveedor de bienes o servicios, asesor, consultor...).
5	Quienes hayan sido Consejeros de Aena durante un periodo continuado superior a 12 años.

⁴ El pasado 28 de noviembre de 2023, la Consejera Dominical Dña. Pilar Arranz Notario presentó su dimisión como miembro del Consejo de Administración con efectos desde el 29 de noviembre de 2023, produciéndose, asimismo, una vacante, en la Comisión Ejecutiva y en la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática de las que también era miembro.

El 16 de enero de 2024, la Consejera Dominical Dña. Ángela Paloma Martín Fernández presentó su dimisión como miembro del Consejo de Administración con efectos desde el 29 de enero de 2024.

Igualmente, el 17 de enero de 2024, la Consejera Dominical Dña. María Isabel Badía Gamarra presentó su dimisión como miembro del Consejo de Administración con efectos también desde el 29 de enero de 2024, produciéndose, a su vez, una vacante en la Comisión Ejecutiva de la que también era miembro.

Para cubrir las vacantes producidas, el Consejo de Administración, en su reunión de 30 de enero de 2024, aprobó, a propuesta del accionista mayoritario Enaire, el nombramiento por el procedimiento de cooptación de Dña. Beatriz Alcocer Pinilla, D. Ángel Faus Alcaraz y Dña. Ainhoa Morondo Quintano, como Consejeros Dominicales. Dichos nombramientos se aprobaron a reserva de su ratificación y, en su caso reelección por el plazo estatutario de cuatro (4) años, por la Junta General de Accionistas en su primera reunión.

A su vez, en esa misma reunión del Consejo de Administración, se acordó nombrar a Dña. Beatriz Alcocer Pinilla como miembro de la Comisión Ejecutiva y de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, y a Dña. Ainhoa Morondo Quintano como miembro de la Comisión Ejecutiva.

⁵ Art. 8.5 del Reglamento del Consejo de Administración.



Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2023) (GRI 2-9; 405-1)^(A)

Promueve la participación de accionistas y resto de grupos de interés.
 Integra la sostenibilidad, en su vertiente social, ambiental y de gobierno corporativo, como base de las actuaciones de Aena.
 Supervisa la evaluación y gestión de riesgos, y la integridad de los sistemas de reporte, para garantizar la creación de valor sostenible, entre otros.

50,0 % Mujeres (7 de 14 integrantes) (40% en 2022)	Duración del cargo: 4 años 3,46 años plazo medio de mandato	53,4 años: edad media del Consejo (28,6 % entre 25 y 45 años y 71,4 % más de 45 años)	1 Consejero Coordinador (Lead independent Director)	7 Consejeros con experiencia en el sector, 12 con experiencia financiera
Nº reuniones del Consejo: 15 99,11% asistencia	7 Consejeros son miembros de Consejos de Administración en otras entidades ^(B)	Evaluación anual del desempeño del Consejo de Administración realizada por un asesor externo	Elección individual de los miembros del Consejo ^(C) 2 Vicepresidentes	Duración del cargo: 4 años ^(D)

^(A) Ver detalle de la composición del Consejo de Administración en 2022 en el Estado de la Información No Financiera de Aena 2022 (enlace disponible en "Enlaces de interés")

^(B) Todos los Consejeros fueron nombrados por la JGA a excepción de Dña. Ángela Paloma Martín Fernández y Dña. María Isabel Badía Gamarra que, al haberse producido 2 vacantes en el seno del Consejo de Administración por la dimisión de 2 miembros del Consejo, fueron nombradas el 20 de junio de 2023 por el Consejo de Administración por el procedimiento de cooptación, cuya ratificación y reelección deberá realizarse en la siguiente JGA.

^(C) De acuerdo con lo establecido en el Reglamento del Consejo, los Consejeros no podrán formar parte de más de cinco (5) Consejos de Administración (Art. 29 (xii)) o a más de tres (3) Consejos de Administración de otras sociedades cuyas acciones se encuentren admitidas a negociación en bolsa de valores nacionales o extranjeras.

^(D) Tras los primeros 4 años, los Consejeros podrán ser reelegidos siguiendo el procedimiento indicado, por periodos iguales, mientras la JGA no acuerde su separación ni renuncien a su cargo. En el caso de los Consejeros Independientes, su cargo como miembros del Consejo de Administración de la Sociedad no podrá superar los doce años (art. 11 Reglamento del Consejo).

	Presidente y Consejero Delegado	Consejero Ejecutivo	7 Consejeros independientes, 50% Consejeros Independientes							5 Consejeros dominicales 35,71% dominicales				
	Maurici Lucena	Javier Marín Vicepresidente segundo	Irene Cano Consejera Independiente	Leticia Iglesias Consejera Independiente	Tomás Varela Consejero Independiente	Amancio López Consejero Independiente	Jaime Terceiro Consejero Coordinador y Vicepresidente primero	Juan Río Consejero Independiente	María del Coriseo González- Izquierdo Consejera Independiente	Angélica Martínez Consejera Dominical	Manuel Delacampagne Consejero Dominical	María Isabel Badía Consejera Dominical	María del Carmen Corral Consejera Dominical	Ángela Paloma Martín Consejera Dominical
Sexo	Hombre	Hombre	Mujer	Mujer	Hombre	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer	Mujer	Hombre	Mujer	Mujer	Mujer
Año de nombramiento	2018	2020	2020	2019	2022	2015	2015	2020	2022	2018	2021	2023	2023	2023
Miembro de otras comisiones expertas	CE (P)	—	CN (M) CS(P)	CA (M) CS (M)	CA (P) CN (M)	CN (P)	CA (M) CE (M)	CS (M)	CS (M) CN (M)	CA (M) CE (M)	CA (M)	CE (M)	CN (M)	—
Formación	E/F	AE, E/F	E/F	E/F, AUD, CIB	E/F	E/F	AE, E/F	E/F, CC/IN	E/F,O	E/F, O	E/F, O	O	CC/IN	O
Experiencia	SF, AD, IT, AER, UN, O	IT, SF, AUD, AER, INFRA, AD, UN, T, ESG, O	SF, AUD, IT, ESG, AD, O	SF, AUD, ESG, AD, CU, O	SF, AUD, ESG, AD, O	SF, T, AD, ESG, O	SF, AUD, UN, AER, AD, O	IT, AUD, SF, INFR, AD, ESG, O	IT, SF, ESG, CU, O, AD	SF, AUD, INFR, AD, CU, O	IT, AUD, SF, AD, O	INFR; O, AD	SF; INFR., O, AD	IT, O, AD
Consejeros en otras entidades cotizadas (nº)	—	—	—	2 ^(A)	1 ^(B)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
% Asistencia a reuniones del Consejo	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	86 %	100 %	86 %
% Asistencia a reuniones Comisiones ^(C)	—	—	CN:80% CS: 100%	CA: 100% CS: 100%	CN: 90% CS: 100%	CN:100%	CA: 100%	CS: 100%	CN: 100% CS:100%	CE: 100% CA: 100%	CA: 100%	—	CN: 100%	—
Acciones (nº) o (%)	—	340 accs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Miembro de Comisiones: CE: Comisión Ejecutiva; CA: Comisión de Auditoría; CN: Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno; CS: Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática; (M): Miembro; (P): Presidente
 Formación: Económica/Financiera : E/F; Auditoría y riesgos: A/R; Asuntos ESG: ESG; Riesgos no financieros: RNF; Aeronáutica: AE; Otras Ciencias e Ingenierías: CC/IN; Ciberseguridad: CIB; Otros: O
 Experiencia: Innovación/Nuevas tecnologías/Transformación digital: IT; Protección de datos: PD; Auditoría/Gestión de Riesgos: AUD; Cumplimiento: CU; Sector Académico/Universitario/Investigación: UN; Sector Financiero: SF; Aeronáutica: AER; Infraestructura y transporte: INFR; Alta dirección (otros sectores): AD; Sostenibilidad/Responsabilidad Corporativa: ESG; Turismo: T; Otros: O.

^(A) Consejera Independiente de ACERINOX, S.A y LAR ESPAÑA REAL ESTATE SOCIMI, S.A.

^(B) Consejero Independiente de Julius Baer Gruppe AG.

^(C) No se ha celebrado ninguna reunión de la Comisión Ejecutiva en 2023 (2 reuniones en 2022).

Selección, nombramiento, reelección y plan de sucesión de Aena (GRI 2-10)

De acuerdo con lo establecido en la Política de Selección de miembros del Consejo de Administración, la selección de los Consejeros y Consejeras de Aena se fundamenta en un análisis previo de las necesidades del Consejo de Administración.

La valoración de los mismos se realiza atendiendo a la diversidad de conocimientos, capacidades, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración, evitando, en todo caso, cualquier tipo de sesgo implícito que pueda implicar discriminación por razón de raza, nacionalidad, origen social, sexo, edad, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquiera otra condición personal, física o social de las personas.

- En relación a la selección de nuevos miembros del Consejo de Administración, el Consejo realiza un análisis de las necesidades de la Sociedad, contando con el asesoramiento e informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo (en adelante, CNRGC) que, a su vez, cuenta con la colaboración de asesores externos⁶ para los procesos de selección de Consejeros Independientes.
- Las propuestas de selección o de reelección de Consejeros Dominicales y Ejecutivos se presentan por el Consejo de Administración junto con el informe previo de la CNRGC, mientras que las propuestas de selección o de reelección de Consejeros Independientes se presentan por la CNRGC.
- En cualquier caso, la propuesta de nombramiento o reelección de cualquier miembro del Consejo debe ir acompañada de un informe justificativo del Consejo de Administración en el que se valore la competencia, experiencia y méritos del candidato propuesto.
- En las propuestas e informes de la CNRGC, se valora la honorabilidad, idoneidad, solvencia, competencia, experiencia, cualificación, formación, disponibilidad y compromiso de los candidatos y candidatas a miembros del Consejo de Administración. En el caso de que el Consejo de Administración no tenga en cuenta las propuestas e informes de la CNRGC, se justifica en acta las razones que lo motivan.

De conformidad con lo previsto en la Ley y los Estatutos Sociales, las propuestas de nombramiento y reelección de Consejeros se presentan para aprobación en la Junta General de Accionistas⁷ o, en caso de nombramiento por cooptación, al Consejo de Administración:

- Los Consejeros son elegidos de manera individual cuando se produce una vacante en el Consejo de Administración.
- Los Consejeros pueden optar a su reelección tras el vencimiento de su mandato (4 años), según se establece en los Estatutos Sociales y en el Reglamento del Consejo de Administración.
- El Presidente, los Vicepresidentes (en su caso), los Consejeros Independientes especialmente facultados y, en el supuesto de que sean Consejeros, el Secretario y los Vicesecretarios (en su caso) del Consejo de Administración que son reelegidos como miembros del Consejo de Administración por parte de la Junta General de Accionistas continúan desempeñando los cargos que ejercían con anterioridad, sin necesidad de nueva designación.

Tras los primeros 4 años, los Consejeros podrán ser reelegidos siguiendo el procedimiento indicado, por periodos iguales, mientras la Junta General de Accionistas no acuerde su separación ni renuncien a su cargo. En el caso de los Consejeros Independientes, su cargo como miembros del Consejo de Administración de la Sociedad no podrá superar los 12 años (art. 11 Reglamento del Consejo).

En 2023, la Junta General de Accionistas:

- Ha ratificado los nombramientos y aprobado la reelección de los Consejeros Independientes D^a. María del Coriseo González-Izquierdo Revilla y D. Tomás Varela Muiña quienes, siguiendo el procedimiento anteriormente indicado, habían sido nombrados por cooptación por parte del Consejo.
- Ha aprobado el nombramiento, como Consejera Dominical, de D^a. M^a Carmen Corral Escribano, ante la vacante producida en el Consejo de Administración debido a la dimisión presentada por la Consejera Dominical, D^a Eva Ballesté, en el mes de abril de 2023.

⁶ Se deberá contar con la colaboración de asesores externos en la selección de candidatos cuando se trate procesos de selección de Consejeros Independientes, siendo optativa la colaboración de dichos asesores externos cuando se trate de la selección de Consejeros Dominicales.

⁷ En el caso de que la vacante se produzca tras la celebración de la JGA, el nombramiento lo realizará el Consejo por el procedimiento de cooptación que, en cualquier caso, será ratificado en la siguiente JGA.

- Ha aprobado la reelección de los Consejeros Dominicales D^a Angélica Martínez Ortega, D. Juan Ignacio Díaz Bidart y D^a Pilar Arranz Notario, así como la reelección de la Consejera Independiente, D^a Leticia Iglesias Herraiz.

Por su parte, el Consejo de Administración ha nombrado, por el procedimiento de cooptación, con posterioridad a la celebración de la Junta General de Accionistas de 2023 a:

- D^a Ángela Paloma Martín Fernández como Consejera Dominical, tras la dimisión presentada por el Consejero Dominical D. Juan Ignacio Díaz Bidart en el mes de mayo de 2023; y
- D^a M^a Isabel Badía Gamarra, como Consejera Dominical, tras la dimisión presentada por el Consejero Dominical D. Raúl Míguez Bailo en el mes de junio de 2023.

Ambos nombramientos deberán ser ratificados en la próxima Junta General de Accionistas.

Corresponde a la Junta General de Accionistas el nombramiento y separación de los Consejeros y la ratificación, en su caso, de los nombramientos por cooptación.

Por su parte, la Política de Gobierno Corporativo incluye entre sus principios el de asegurar la sucesión ordenada y planificada del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la Sociedad, de modo que no afecte al normal desarrollo de sus actividades, a través de la figura del Consejero Coordinador. La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo es la Comisión responsable de examinar y organizar la sucesión del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la Sociedad, y, en su caso, formular propuestas al Consejo de Administración para que dicha sucesión se produzca de forma ordenada y planificada⁸. Por su parte, el Consejero Coordinador tiene la facultad de coordinar el plan de sucesión del Presidente del Consejo de Administración⁹.

El sistema de gobierno corporativo de Aena se basa en el principio de garantizar la diversidad y el equilibrio del Consejo de Administración, asegurando, en su caso, una sucesión ordenada y eficiente del primer ejecutivo y Consejero Delegado de la Sociedad

Diversidad en el Consejo de Administración

La diversidad, en todos sus ámbitos, es un aspecto crucial para garantizar el buen funcionamiento del Consejo de Administración. Así queda recogido en la citada Política de selección de miembros del Consejo de Administración, que concede el marco adecuado para:

- Garantizar que el Consejo tenga una composición adecuada, teniendo en cuenta la diversidad de género y edad como factores importantes a la hora de obtener diversos puntos de vista;
- Fomentar la diversidad en sus diferentes vertientes (conocimientos, capacidades, experiencias, edad y género);
- Rechazar toda forma de discriminación por origen racial, nacional, social o sexual, independientemente de la identidad de género, orientación sexual, religión, opiniones políticas o cualquier otra característica.

El Consejo de Administración es el órgano encargado de la determinación de la Política de selección de miembros del Consejo de Administración tomando en consideración las recomendaciones de buen gobierno, así como de velar por que dicha Política:

- Sea concreta y verificable;
- Asegure que las propuestas de nombramiento o reelección se fundamentan en un análisis previo de las necesidades del Consejo de Administración; y
- Favorezca la diversidad de conocimientos, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración¹⁰.

Por su parte, en términos de diversidad de género, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo tiene entre sus competencias :

- Establecer un objetivo de representación para el sexo menos representado en el Consejo de Administración, elaborar orientaciones sobre cómo alcanzar dicho objetivo e informar al Consejo sobre las cuestiones de diversidad de género, asegurándose de que se informa de ello en el Informe Anual de Gobierno Corporativo que se reporta a la Junta General de Accionistas junto con el Informe de Gestión.
- Verificar anualmente el cumplimiento de la Política de selección de miembros del Consejo de Administración realizada por el Consejo de Administración, informando de ello en el Informe Anual de Gobierno Corporativo que se reporta a la Junta General de Accionistas junto con el Informe de Gestión.

⁸ Art. 24 Reglamento Consejo de Administración.

⁹ Art. 15 Reglamento del Consejo de Administración.

¹⁰ Art. 9 del Reglamento del Consejo de Administración.

La CNRGC ha elaborado la matriz de competencias del Consejo de Administración, la cual está alineada con las recomendaciones más avanzadas en materia de gobierno corporativo y es actualizada en atención a las necesidades del sector en el que opera Aena, sus principales líneas de negocio y su especial naturaleza jurídica como sociedad mercantil estatal que cotiza en el mercado de valores. Dicha matriz refleja las aptitudes, conocimientos y experiencia clave de cada uno de sus miembros del Consejo de Administración, facilitando la supervisión de la diversidad integral en la composición del Consejo de Administración, así como la toma de las decisiones más adecuadas e informadas en cada momento.

El Consejo de Administración actualiza la matriz de competencias cuando se considera necesario y se incorpora un nuevo miembro.

Como novedad este año, y tras la difusión por parte de la CNMV del Código de Buen Gobierno de la Ciberseguridad, elaborado por el Foro Nacional de Ciberseguridad, se ha incluido la ciberseguridad como una de las competencias de la matriz. Con ello, Aena persigue que dentro de su Consejo de Administración se cuente con perfiles con experiencia y formación en esta materia para enfrentar los nuevos retos derivados del incremento a nivel mundial de los cibertataques a las organizaciones.

La Política de selección de miembros del Consejo de Administración incluye el objetivo de la Sociedad de contar con, al menos, un 40% de mujeres en el Consejo de Administración. A finales de 2023, las mujeres representan el 50% del Consejo, frente al 40% en 2022

Formación al Consejo de Administración (GRI 2-17)

El Plan de Formación de Consejeros para el año 2023 fue aprobado por la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo en noviembre de 2022, de acuerdo con las mejores prácticas de buen gobierno. El calendario de estas formaciones, que se realizan con la periodicidad establecida, se ajusta a las necesidades detectadas, a los aspectos emergentes especialmente relevantes y a la disponibilidad de los Consejeros, favoreciendo, en todo caso, su asistencia.

A lo largo de 2023 se han impartido un total de 6 sesiones de formación, relacionadas varias de ellas con los aspectos ESG. En concreto, los Consejeros han participado en las sesiones sobre taxonomía de las finanzas sostenibles en la aviación y sobre las novedades regulatorias en materia de diligencia debida y cumplimiento normativo.

Adicionalmente a lo anterior, cabe destacar que Aena imparte sesiones de formación específicas para nuevos consejeros que se incorporen a la Compañía. Estas sesiones incluyen conocimientos en materia de buen gobierno.

Aena fomenta el conocimiento de los órganos de gobierno de la Compañía en temas relacionados con la sostenibilidad y tendencias emergentes

Evaluación del Consejo de Administración (GRI 2-18)

El Consejo de Administración establece anualmente un plan de actuaciones que incluye la evaluación por parte del Consejo de Administración de:

- Su propio funcionamiento y la calidad y eficiencia de sus trabajos.
- El funcionamiento y la composición de sus Comisiones.
- La diversidad en la composición y competencias del Consejo de Administración.
- El desempeño del Presidente del Consejo de Administración en su condición de tal y primer ejecutivo y Consejero Delegado de la Sociedad y
- El desempeño y la aportación de cada Consejero, prestando especial atención a los Presidentes de las distintas Comisiones del Consejo de Administración.

Para la realización de la evaluación de las distintas Comisiones se parte del informe que éstas elevan al Consejo de Administración, y para la de este último, del que le eleva la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo. Actualmente, la evaluación del Consejo y de sus Comisiones se realiza por un consultor externo independiente. Así, de la evaluación realizada se han obtenido las siguientes principales conclusiones¹¹:

- Las respuestas obtenidas a las cuestiones planteadas a los Consejeros sobre la evaluación del Consejo de Administración han sido muy positivas, ya que el 94% de las preguntas realizadas a los Consejeros han sido contestadas con un “excelente” o “adecuado”.
- Respecto al funcionamiento de las Comisiones se califica mayoritariamente como “excelente”.

¹¹ Un resumen de sus principales conclusiones se publica en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, disponible en la página web de la Compañía (ver enlaces correspondientes en el apartado “Enlaces de interés” del presente informe).

- Se evidencia una adecuada participación e involucración del equipo directivo tanto en las reuniones del Consejo de Administración como en las Comisiones, especialmente en las reuniones de la Comisión de Auditoría a las cuales asisten regularmente directivos relacionados con las materias que son de su competencia, como el Director Económico-Financiero, el Director de Auditoría Interna o el Director de Infraestructuras y Tecnologías.
- Los miembros del Consejo de Administración, en general, valoran de forma positiva el grado de cumplimiento del Plan de Acción 2023, considerando que se han llevado a cabo por la Sociedad distintas actuaciones para su cumplimiento, destacándose un especial esfuerzo en la formación dirigida a los Consejeros.

Adicionalmente a lo anterior, se ha elaborado un Plan de Acción para el ejercicio 2024 con el fin de reforzar las áreas de mejora detectadas en la evaluación.

Reuniones del Consejo de Administración

(GRI 2-16)

Durante el ejercicio 2023, se celebraron 15 reuniones del Consejo de Administración (15 en 2022) contando con un porcentaje de asistencia del 99,11% (98,22% en 2022) y 2 reuniones por el procedimiento de votación por escrito y sin sesión.

Entre los asuntos tratados caben destacar aquellos relacionados con los aspectos ESG, entre los que destacan:

- Formulación del Estado de la Información No Financiera (EINF), correspondiente al ejercicio 2022.
- Aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática del ejercicio 2022.
- Revisión de las Políticas Corporativas, como la Política de Gobierno Corporativo, la Política de Sostenibilidad, la Política de Derechos Humanos, la Política de gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo y la Política de relaciones con los Grupos de Interés.
- El impacto de los nuevos combustibles en los aeropuertos.
- La experiencia del cliente y la innovación.
- Adaptación del Sistema de Cumplimiento Normativo a la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

Todos los asuntos sometidos a aprobación del Consejo de Administración se aprobaron por unanimidad de los presentes, salvo aquellos puntos en los que determinados Consejeros se abstuvieron para evitar incurrir en un posible conflicto de interés.

Asuntos ESG presentes en la agenda del Consejo durante 2023 (GRI 2-12)



Ética Empresarial

Revisión de la Política de Gobierno Corporativo, la Política de Sostenibilidad, la Política de Derechos Humanos, la Política de gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, y seguridad y salud en el trabajo, y la Política de relaciones con los Grupos de Interés.



Impacto de los nuevos combustibles en los aeropuertos



Información no financiera

Formulación del Estado de la Información no financiera 2022 para su aprobación por la Junta General de Accionistas



Cambio climático

Aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática 2022



Experiencia del cliente e innovación



Adaptación del Sistema de Cumplimiento Normativo a la Ley 2/2023, de 20 de febrero

Regula la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción

Comisiones de apoyo al Consejo de Administración (GRI 2-9; 2-12; 2-14)

	 Comisión de Auditoría	 Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	 Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	 Comisión Ejecutiva
Algunas competencias en materias ESG	<p>Realizar seguimiento y control del sistema de reporte de información financiera y no financiera, así como la evaluación de riesgos relacionados con las operaciones, la tecnología, el derecho, la sociedad, el medio ambiente, la política y la reputación.</p> <p>Establecer y supervisar irregularidades de forma confidencial, comunicada por los empleados.</p> <p>Coordinar los órganos encargados del cumplimiento, así como revisar la política de cumplimiento normativo y demás políticas y procedimientos para frenar conductas inadecuadas.</p> <p>Supervisar la gestión del Canal de Denuncias.</p>	<p>Especificar los objetivos para la diversidad de género.</p> <p>Velar por el cumplimiento de los códigos internos de conducta y de gobierno corporativo de la Compañía, así como evaluar y revisar periódicamente el sistema de gobierno corporativo.</p> <p>Supervisar las políticas de comunicación.</p> <p>Monitorear y evaluar los métodos para construir relaciones con los distintos grupos de interés.</p> <p>Organizar el proceso de reporte de diversidad y datos no financieros.</p> <p>Reconocer, apoyar y supervisar las estrategias y prácticas de la Compañía relacionadas con la innovación.</p>	<p>Conocer, promover, guiar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social.</p> <p>Evaluar y verificar la actuación y el cumplimiento de la estrategia y prácticas en materia medioambiental y social.</p> <p>Monitorear que las prácticas de la sociedad en materia medioambiental y social se ajustan a la estrategia y políticas fijadas.</p> <p>Apoyar y supervisar la contribución de Aena a la consecución de los ODS.</p> <p>Promover una estrategia coordinada para la acción social, el patrocinio y mecenazgo.</p> <p>Revisar y supervisar el cumplimiento del Plan de Acción Climática, así como el correspondiente informe anual de seguimiento.</p>	<p>Facultad de tomar decisiones de ámbito general y, como consecuencia, con delegación expresa de todas las capacidades que corresponden al Consejo de Administración, excepto las que tengan la consideración de indelegables en virtud de la ley, la normativa aplicable en materia de gobierno corporativo, los Estatutos Sociales o el Reglamento del Consejo de Administración.</p>
Composición I: Independiente; D: dominical; E: ejecutivo				
Consejeros independientes (%)	60 %	80 %	100 %	25 %
Presencia de mujeres	40 %	60 %	75 %	50 %
Reuniones	11	10	5	0
Otra información relevante	<p>Todos los miembros tienen experiencia en el sector financiero y en auditoría y riesgos.</p> <p>3 miembros con experiencia en sociedades cotizadas.</p> <p>2 miembros con experiencia en ESG.</p>	<p>5 miembros con experiencia en alta dirección.</p> <p>4 miembros con experiencia en ESG.</p> <p>2 miembros con experiencia en innovación, nuevas tecnologías/ transformación digital.</p>	<p>Todos los miembros tienen experiencia en ESG.</p> <p>3 miembros con experiencia en innovación, nuevas tecnologías/transformación digital.</p> <p>A fecha de 31 de diciembre de 2023, con motivo de la reciente dimisión de la Consejera Dominical D^a Pilar Arranz Notario, existe una vacante en la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática.</p>	<p>4 miembros con experiencia en el sector aeronáutico / infraestructuras y transporte.</p> <p>3 miembros con experiencia en Auditoría y Riesgos.</p> <p>1 miembro con competencias en innovación, nuevas tecnologías/transformación digital.</p> <p>A fecha de 31 de diciembre de 2023, como se ha mencionado en apartados anteriores, con motivo de la reciente dimisión de la Consejera Dominical D^a Pilar Arranz Notario, existe una vacante en la Comisión Ejecutiva.</p>

Nota: la información relativa a la composición de las Comisiones corresponde a fecha de 31 de diciembre de 2023.



El Consejo de Administración cuenta con cuatro Comisiones¹²: la Comisión Ejecutiva, la Comisión de Auditoría, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, y la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática. Las competencias en materia ESG no sólo recaen en ésta última, sino que también el resto de Comisiones tienen competencias relacionadas con ESG y que se detallan a continuación¹³.

Comité de Dirección Ejecutivo

(GRI 2-9; 2-11; 2-12; 2-13)

La estructura organizativa de Aena se configura atendiendo a la generación de valor y el impulso de los ejes estratégicos empresariales, como la expansión internacional y el impulso de la innovación y la sostenibilidad, garantizando en todo momento el cumplimiento de las obligaciones regulatorias. En este contexto, se entiende la sostenibilidad como factor transversal de la Compañía, y la innovación, la tecnología y la digitalización, la orientación al cliente, la cultura y el talento habilitadores claves.

En febrero de 2023, el Consejo de Administración aprobó una nueva estructura organizativa de la dirección de la Compañía. Esta nueva organización responde al objetivo de aprovechar sinergias entre las diferentes áreas nacionales e internacionales de Aena, fortalecer el posicionamiento internacional e impulsar la innovación y la sostenibilidad, aspectos imprescindibles para culminar la transformación de la Compañía.

Como resultado, el Comité de Dirección Ejecutivo está compuesto por el Presidente – Consejero Delegado, el Vicepresidente Ejecutivo y 8 directores (incluyendo a la a Secretaria General y del Consejo de Administración), de los cuales 6 son mujeres, representando el 60%. Estos cuentan con una amplia experiencia en los campos de la aviación, las finanzas, el transporte, el comercio, el inmobiliario y la sostenibilidad. Entre las principales funciones se incluyen:

- Velar por el cumplimiento de los objetivos estratégicos fijados por el Consejo de Administración.
- Maximizar el valor de la Sociedad para sus accionistas y asegurar su viabilidad a largo plazo.
- Revisar las Políticas Corporativas remitidas a las Comisiones correspondientes para su posterior aprobación por parte del Consejo de Administración.

Para garantizar una gestión adecuada, los miembros del Comité de Dirección Ejecutivo y el Director de Auditoría Interna informan, con carácter recurrente, del desempeño y la ejecución de los diferentes proyectos y sobre las materias de su competencia al Consejo de Administración y sus Comisiones.

En concreto, en 2023, se destaca la intervención del Director Económico-Financiero en todas las sesiones del Consejo de Administración, así como del Director de Auditoría Interna en las reuniones de la Comisión de Auditoría. Por su parte, la Directora de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente ha informado en el Consejo de Administración sobre el impacto de nuevos combustibles en los aeropuertos, así como de la actualización del informe del Plan de Acción Climática del año 2022, siendo la responsable de asegurar la correcta implementación de una cultura sostenible en la Compañía. Asimismo, la Directora de Organización y Personas ha intervenido en el Consejo de Administración para informar sobre los objetivos de empresa y del equipo directivo, así como su desempeño y cumplimiento de los objetivos.

El Comité de Dirección Ejecutivo se encarga de desplegar la estrategia corporativa y garantizar la consecución de los objetivos estratégicos, aprobados por el Consejo de Administración, a través de las distintas líneas de negocio.

¹² Puede consultarse información detallada sobre el funcionamiento de dichos órganos en la web corporativa. En el Reglamento del Consejo de Administración se detallan sus competencias específicas, composición, proceso de evaluación del desempeño de sus integrantes y los derechos y deberes de los mismos. Los enlaces a la web corporativa con el detalle de dichas Comisiones se encuentran disponibles en el capítulo "Enlaces de interés."

¹³ Para conocer con detalle los asuntos tratados por las diferentes Comisiones durante el ejercicio 2023, pueden consultarse las Memorias de actividades correspondientes, cuyo enlace se encuentra disponible en el capítulo "Enlaces de interés." El detalle de las Comisiones del Consejo de 2023 se puede encontrar en el EINF 2022, cuyo enlace se encuentra disponible en el capítulo "Enlaces de interés".

Composición del Comité de Dirección Ejecutivo a 31/12/2023



Maurici Lucena Betriu
Presidente y Consejero Delegado



Javier Marín San Andrés
Vicepresidente Ejecutivo



María José Cuenda Chamorro
Directora General Comercial e Inmobiliaria



Elena Mayoral Corcuera
Directora General de Aeropuertos



Amparo Brea Álvarez
Directora de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente



Ángel Luis Sanz Sanz
Director de la Oficina de la Presidencia, Estrategia y Políticas Públicas



Elena Roldán Centeno
Secretaria General y del Consejo de Administración



José Leo Vizcaíno
Director Económico-Financiero



Begoña Gosálvez Mayordomo
Directora de Organización y Personas



María Gómez Rodríguez
Directora de Comunicación

Retribuciones del Consejo de Administración y de la Alta Dirección (GRI 2-19; 2-20)

Aena está supeditada a los marcos normativos y modelos de retribución aplicables a las sociedades de capital, así como a la normativa aplicable a los altos directivos del sector público.

La aplicación de la normativa pública en materia de retribuciones supone que:

- Los contratos de los directivos que son parte del Comité de Dirección Ejecutivo de Aena, así como el del Director de Auditoría Interna, están sujetos al Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen de retribución de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades.
- La remuneración de los Consejeros viene regulada en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio, en el citado Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, la Orden comunicada del Ministerio de Hacienda, de 30 de marzo de 2012, mediante la cual se aprueba la clasificación de las sociedades mercantiles estatales de conformidad con el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, y la Orden del Ministerio de Hacienda, de 8 de enero de 2013, por la que se aprueban las cuantías máximas de las retribuciones por asistencia, regulan la retribución de los Consejeros.

En consecuencia de lo anterior, Aena no tiene facultad discrecional para fijar la retribución de sus Consejeros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 217 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital¹⁴.

En 2023, la votación, con carácter consultivo, del Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros correspondiente al ejercicio 2022 contó con el apoyo de la práctica totalidad de la Junta General de Accionistas, con un porcentaje de voto a favor del 96,79%¹⁵.

¹⁴ Los Consejeros sólo pueden recibir una retribución máxima por su asistencia a las reuniones del Consejo de Administración. Para más información, consultar en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros (ver apartado "Enlaces de Interés").

¹⁵ La votación con carácter consultivo del Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros correspondiente al ejercicio 2022, contó con el apoyo de la práctica totalidad de la Junta General de Accionistas, con un porcentaje de voto a favor del 96,79% (95,53%, en 2022).

**Retribución de Consejeros ^(A)**

Perciben una cantidad máxima anual de 11.994 € euros como compensación por asistencia a las sesiones del Consejo, no pudiendo superarse en ningún caso dicho límite. La compensación por asistencia correspondiente a los Consejeros con la condición de Alto Cargo de la Administración General del Estado, se ingresa en el Tesoro Público. ^(B)	2022		2023	
	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino
	11.994 €	11.994 €	11.994 €	11.994 €

^(A) Para el cálculo de la retribución media, se ha tenido en cuenta sólo aquellas retribuciones percibidas por los Consejeros y Consejeras que han desempeñado su cargo durante todo el presente ejercicio, excluyendo a aquellos que, por su condición de Alto Cargo, su retribución debe ser ingresada al Tesoro Público, como ha sido indicado.

^(B) Durante el ejercicio 2023, se ingresaron las compensaciones percibidas por los Altos Cargos D. Maurici Lucena Betriu, Angélica Martínez Ortega, Juan Ignacio Díaz Bidart y Angela Paloma Martín en el Tesoro Público. En el caso de Juan Ignacio Díaz Bidart se ingresaron las dietas en el Tesoro Público hasta el 10 de mayo de 2023, fecha en la que presentó su dimisión. En el caso de Ángela Paloma Martín, se ingresaron las dietas en el Tesoro Público desde su nombramiento el pasado el 20 de junio de 2023.

Retribución de Alta Dirección

Para el cálculo de la retribución media equiparada, se han tenido en cuenta el salario base, retribución variable, dietas, indemnizaciones, sistemas de previsión a largo plazo y otros conceptos anualizados. Además, se ha aplicado la revisión salarial correspondiente (3,0% en el ejercicio 2023, y 3,5% en el ejercicio 2022). El complemento variable depende del cumplimiento de los objetivos de la Compañía, entre los que se encuentra un objetivo en materia de sostenibilidad, que ponderan en un 25% sobre el 50% y 40% que ponderan los objetivos de empresa para la Alta Dirección.	2022		2023	
	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino
	137.487 €	136.365 €	158.203,43 €	156.403,16 €
Total	0,8 %		1,1 %	

Retribuciones percibidas por Consejeros y directivos (GRI 405-2) ^(A)

Honorarios de los consejeros ejecutivos (Presidente-Consejero Delegado y Vicepresidente Ejecutivo - antes Director General de Aeropuertos). La retribución se clasifica en básica y complementarias (no podrá exceder del doble de la retribución básica del grupo en el que se encuentra clasificada la sociedad):	2022		2023	
	Presidente - Consejero Delegado	Director General de Aeropuertos (actualmente Vicepresidente Ejecutivo)	Presidente-Consejero Delegado	Vicepresidente Ejecutivo (antes Director General de Aeropuertos)
La retribución básica (fija)	118.993,2 €	96.199,92 €	122.562,96 €	104.274,24 €
Las retribuciones complementarias que comprenden:				
Complemento de puesto	47.597,28 €	22.852,07 €	49.020,72 €	23.537,64 €
Complemento variable (máximo el 60% de la retribución básica del grupo en el que se encuentra clasificada la sociedad): depende del cumplimiento de los objetivos de empresa, entre los que se encuentran objetivos en materia de sostenibilidad (elaboración y propuesta del Plan de Acción Climático), que ponderan para el Presidente -Consejero Delegado en un 25% sobre el 100% de los objetivos de empresa (25% sobre el 100% en 2022), y para el Vicepresidente Ejecutivo en un 25% sobre el 50% de los objetivos de empresa (25% sobre el 50% en 2022).	13.230,62 €	27.595,57 €	13.640,4 €	56.597,28 €
Otros conceptos	1.344,53 €	5.071,78 €	1.350,89 €	5.120,74 €
Total	181.165,63 €	151.719,34 €	186.574,97 €	189.529,9 €

^(A) La información sobre la remuneración del Consejo de Administración se detalla en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros. Ver en apartado "Enlaces de interés."



1.2. Cultura y ética corporativa

(GRI 2-1; 3-3)

Aena, por su naturaleza jurídica como sociedad mercantil estatal y sociedad anónima cotizada, está sujeta a un régimen normativo que abarca la regulación pública y la privada¹⁶.

Asimismo, se encuentra sujeta a regulaciones específicas aplicables al sector en el que opera. Cabe destacar, por ejemplo, en España, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), que establece las condiciones que deberán cumplirse en los aeropuertos de la red de Aena en materia de calidad y medioambiente, capacidad e inversiones, así como las disposiciones de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Adicionalmente a lo anterior, Aena cumple con otros requisitos a los que voluntariamente se adhiere relacionados, por ejemplo, con calidad y medio ambiente provenientes de la aplicación de normas como la ISO 20906, ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 o la Airport Carbon Accreditation; las normas relacionadas con las directrices para la implementación de controles de seguridad de la información como la ISO 27002:2022; o, en relación con la responsabilidad fiscal, la renovación del Sello “*t de transparente*” de la Fundación Haz, entre otras.

Todo ello es complementado con una serie de directrices y principios recogidos en las políticas corporativas aprobadas por el Consejo de Administración de Aena, así como en normas internas que ayudan a alinear la gestión de la Compañía con sus objetivos estratégicos, que respaldan la vocación de Aena por el buen gobierno corporativo y contribuyen a ejercer diligentemente el necesario control sobre sus órganos de gobierno y resto de personal, así como, en su caso, de terceros, para prevenir y mitigar cualquier tipo de conducta poco ética o incumplimientos normativos. Estas directrices y principios son vinculantes para Aena y para las sociedades que forman parte de su grupo, en los términos previstos en el artículo 42 del Código de Comercio¹⁷ (en adelante, “Grupo Aena”).

Estas normativas son revisadas con, al menos, periodicidad anual y siempre y cuando resulte necesario para alinearse con los objetivos estratégicos de la empresa, la normativa aplicable, así como para integrar las mejores buenas practicas.

¹⁶ Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (Aena Internacional), está presente en Brasil a través de la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) y la sociedad Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB) y, en Reino Unido, a través de la participación en la gestión del Aeropuerto de Londres-Luton, siendo de aplicación la normativa de cada país.

¹⁷ En cada país en el que Aena está presente, se dispone además de normas específicas adaptadas a su propio contexto. En 2023, en Reino Unido las filiales de Aena han adaptado sus normas internas a fin de garantizar su total alineamiento con las la matriz.



Todas las personas que integran la Compañía asumen los principios establecidos en las normas y marcos de actuación en el desempeño de sus actividades profesionales (GRI 2-23; 2-24)

Documentos internos que componen el Marco de actuación de Aena

DOCUMENTO	FECHA ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN
Código de Conducta	
Sistema de Información Interno y Política de Protección del Informante	
Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante	30/05/2023
Protocolo de Prohibición de Represalias de Aena	
Código de Conducta de terceros	25/07/2023
Política de Cumplimiento Normativo	
Política contra la Corrupción y el Fraude	30/05/2023
Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo General	
Política de selección de miembros del Consejo de Administración	
Política de comunicación y contacto con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto	
Política de Sostenibilidad	
Política de control y gestión de riesgos	
Política de gestión integrada de calidad, medio ambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo	
Política general de comunicación de la información económico-financiera, no financiera y corporativa de Aena	
Política fiscal corporativa	19/12/2023
Política de gobierno corporativo	
Política de seguridad de la información	
Política de Derechos Humanos	
Política de relaciones con los Grupos de Interés	
Política de datos	
Política de retribución al accionista	

El órgano responsable de la aprobación de todas las Políticas y Códigos de Conducta es el Consejo de Administración. Asimismo, todas ellas vinculan y aplican al Grupo Aena.

Todas las normas internas se encuentran publicadas en la Intranet corporativa. Asimismo las políticas corporativas y Códigos de Conducta se encuentran también en la web de Aena.

1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo

(GRI 2-23; 3-3)

Aena dispone de un Sistema de Cumplimiento Normativo General (en adelante, “SCNG”) que le permite identificar, gestionar, prevenir y mitigar el riesgo de incumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables, así como asegurar el cumplimiento de los compromisos y obligaciones adquiridos a través de políticas o procedimientos internos, promover una cultura ética empresarial de cumplimiento normativo, y garantizar, frente a terceros y ante los órganos judiciales y administrativos, que ésta ejerce el debido control de prevención sobre los empleados, directivos y órganos de administración. Atendiendo a las características de cada país, el respectivo sistema de cumplimiento implantado en Aena o sus filiales se despliega para atender a sus casuísticas y normas específicas, que en su caso, puedan resultar de aplicación.

El Sistema de Cumplimiento Normativo General tiene carácter transversal y está alineado con las mejores prácticas del mercado

En el marco del SCNG, Aena cuenta con una serie de elementos que garantizan una adecuada implantación y seguimiento de la “cultura de cumplimiento”^{18,19}:

- Política de Cumplimiento Normativo.
- Código de Conducta.
- Código de Conducta de Terceros.
- Política contra la Corrupción y el Fraude.
- Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo General de Aena.
- Sistema de Información Interno y Política de Protección del Informante y su Política.
- Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante.
- Protocolo de Prohibición de Represalias de Aena (Sistema Interno de Información-Canal de Denuncias).
- Reglamento de funciones del Sistema de Cumplimiento Normativo General.

Las Políticas listadas, como marco interno de referencia, vinculan y aplican a todos los miembros del Consejo de Administración, a la alta dirección y a todos los empleados de la Compañía, incluyendo los de las sociedades que forman parte del Grupo. Si bien, a las filiales de Aena en Brasil y, en Reino Unido, les será de aplicación sin perjuicio de la necesaria adaptación que exija el cumplimiento de su normativa local. El resto de

documentos resultan de aplicación en Aena y sus filiales en España y sirven de referencia a las filiales de Aena en Brasil y en Reino Unido para garantizar el correcto despliegue de sus respectivos sistemas.

Partes responsables de la supervisión y el seguimiento del Sistema

(GRI 2-13)

El Consejo de Administración tiene la responsabilidad última sobre el Sistema de Cumplimiento de Aena, incluyendo:

- La aprobación y ejecución del Sistema de Cumplimiento, así como el resto de las políticas que concreten el proceso de formación de la voluntad de Aena en este ámbito (y quedan integradas en el SCNG), y el proceso de toma de decisiones, de ejecución de éstas y sus eventuales modificaciones.
- La implantación del Sistema Interno de Información de la Sociedad.

A través de la Comisión de Auditoría:

- El Consejo de Administración define la estructura y la composición del Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC) y supervisa su funcionamiento.
- Se aprueba el Plan Anual de Actividades del OSCC, que supervisa su cumplimiento, así como el funcionamiento del Canal de denuncias.

Por su parte, el OSCC, designado y dependiente del Consejo de Administración de Aena, es responsable del:

- Sistema Interno de Información y Protección al Informante.
- La implantación, desarrollo y aplicación del Sistema de Cumplimiento Normativo General.

La Dirección de Cumplimiento de Aena actúa bajo la supervisión e indicaciones del OSCC y:

- Realiza las funciones vinculadas con la gestión ordinaria del Sistema, tales como el seguimiento continuo de procedimientos, normas, controles.
- Es responsable de la gestión de las informaciones y la tramitación de los expedientes de investigación.

¹⁸ El Sistema de Cumplimiento no está ligado a la remuneración de empleados ni al Sistema de Gestión del Desempeño (SGD) de la plantilla en general. Si bien, en Aena en España y sus filiales en Brasil sí que lo está para los trabajadores que desempeñan funciones en el área de Cumplimiento.

¹⁹ El Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante y el Protocolo de Prohibición de represalias resultan de aplicación a Aena y sus filiales en España. En el Reino Unido, además de las listadas, las filiales de Aena disponen también de otras políticas específicas, como la Política del Canal de denuncias, la Política de Cumplimiento de la Competencia, etc.



Por último, las Direcciones Funcionales de Aena son responsables de cumplir con las políticas y procedimientos establecidos por la Sociedad, así como actuar de forma ética y responsable. En este sentido, serán las encargadas de mantener un entorno de control efectivo, velando por que sus áreas de responsabilidad actúen conforme a la legislación aplicable y al resto de normativa interna de aplicación.

El OSCC y la Dirección de Cumplimiento informan al Consejo de Administración de Aena, al menos, con periodicidad anual, del resultado de su trabajo de monitorización y de las actuaciones realizadas en cumplimiento de sus funciones

Las sociedades del Grupo Aena no domiciliadas en España disponen de sus propios Órganos de Cumplimiento y mantienen una relación continuada con el OSCC de Aena a través de la Dirección de Cumplimiento de la Sociedad, garantizando una comunicación continuada y el cumplimiento de los principios de independencia, colaboración y coordinación. Sus normas, protocolos, y procedimientos internos se definen en atención a las políticas corporativas de Aena y de conformidad con su normativa local²⁰.

Para el desarrollo de una cultura de cumplimiento, el Grupo promueve acciones de formación y sensibilización, de forma periódica, dirigidas a todas las unidades internas. Destaca, igualmente, la participación de Aena en foros de cumplimiento, al objeto de integrar las mejores prácticas del sector y la integración en asociaciones de cumplimiento.

Modelo de control interno de cumplimiento

Al objeto de dotar de consistencia al Sistema de Cumplimiento Normativo y alcanzar un nivel de seguridad razonable en la Sociedad, a partir de un mapa de riesgos previamente elaborado, y teniendo en cuenta los controles ya existentes, el SCNG se estructura alrededor de un conjunto de medidas dirigidas a prevenir, detectar y reaccionar ante la comisión de posibles delitos o incumplimientos normativos.

Estas medidas son:

- De prevención, es decir, todas aquellas normativas y políticas internas de la Sociedad, de naturaleza tanto general como específica, que contribuyan a mitigar el riesgo de que se cometan delitos, prácticas no éticas, o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad.
En este sentido, todas las direcciones de Aena velan por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de la Sociedad, e identifican áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren convenientes para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en la organización.
- De detección o actuación, que determinan la información que se precisa y el modo de actuar frente a situaciones en las que concurren incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta aplicable.

Este modelo toma como referencia el marco COSO, de acuerdo a las recomendaciones de la CNMV.

Los riesgos de cumplimiento de Aena están identificados en la matriz de riesgos y controles, y son gestionados, monitorizados y controlados periódicamente.

Plan de actuaciones de Cumplimiento en 2023

En 2023, en Aena y sus sociedades domiciliadas en España, se ha revisado toda la documentación que conforma el Sistema de Cumplimiento Normativo General, llevándose a cabo de forma específica las siguientes acciones:

- Análisis de riesgos y controles de cumplimiento para la mejora continua del Sistema.
- Adaptación de las herramientas actuales de gestión a los requerimientos de la normativa.
- Implantación del Sistema Interno de Información, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 2/2023, al objeto de garantizar la protección de los informantes frente a posibles represalias, en el que se integra el Canal de Denuncias, como mecanismo formal de comunicación, consulta o denuncia de irregularidades.

²⁰ En las filiales de Aena en Reino Unido, se ha establecido un Comité de Cumplimiento para establecer los parámetros para las actividades de cumplimiento y monitorear su avance. El Comité se reúne, al menos, una vez cada tres meses y tanto el Comité de Auditoría y Riesgos de las filiales en Reino Unido como el OSCC de Aena reciben informes de sus actividades. Las políticas y prácticas del Grupo son adecuadas, revisadas periódicamente y acordes con las establecidas para la matriz.

En las filiales de Aena en Brasil, se dispone asimismo de un Comité de compliance de Aena en Brasil que reporta a la Comisión de Auditoría. Asimismo, cuentan con políticas y procedimientos propios, alineados con los de Aena, adecuados y revisados de manera regular por su Órgano de Cumplimiento.

Para garantizar el conocimiento de las principales políticas se ha elaborado y difundido entre los empleados un Manual de Normas Internas.

- Despliegue del Plan de Formación, Comunicación y Sensibilización diseñado por el OSCC, con la implementación de cursos de formación on-line sobre la importancia del Cumplimiento, el Sistema Interno de Información y la prevención de la corrupción, así como, píldoras de sensibilización de la cultura de cumplimiento, para reforzar el conocimiento sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, el Código de Conducta y contribuir a prevenir o mitigar el riesgo de comisión de actuaciones delictivas.

Por su parte, en las filiales de Aena en Reino Unido, durante 2023, se han revisado la práctica totalidad de las políticas corporativas, con la adhesión a las mismas. Asimismo, se ha elaborado un mapa de riesgos y controles de cumplimiento normativo, que es revisado e informado anualmente al Comité de Auditoría y Riesgos, así como a los órganos de administración locales correspondientes.

Finalmente, en Brasil, en la filial Aena Brasil (ANB), se han actualizado las políticas corporativas, con la adhesión a la totalidad de las políticas corporativas modificadas y aprobadas por la matriz del Grupo Aena, y se ha procedido a la revisión y aprobación, en los órganos correspondientes del mapa de riesgos de cumplimiento normativo. Por su parte, en la nueva filial Bloque do Once Aeroportos do Brasil (BOAB), durante 2023 se ha trabajado en la implementación del propio Sistema y las políticas que lo componen. El seguimiento correspondiente se ha realizado a través de los órganos responsables a tal fin, tanto en Brasil como España. Se ha constituido además un Comité de Compliance en BOAB y se ha implantado, asimismo, un canal de denuncias, junto con un procedimiento, en línea con el que cuenta la matriz Aena. Para la nueva sociedad BOAB, también se ha comenzado a aplicar el programa de formación en materia de cumplimiento y se ha incluido en las campañas de difusión y comunicación de la cultura de compliance local, una vez coordinada e integrada la estructura de gestión en materia de cumplimiento normativo en Brasil.

El Consejo de Administración garantiza la implementación de los más altos niveles de ética e integridad empresarial en el ejercicio de sus funciones, base para guiar su actuación y con ello, alcanzar los propósitos y valores de la Sociedad. Además, vela por el cumplimiento de las normas éticas en las funciones por parte de los directivos de la Sociedad.



“Tolerancia cero” hacia la corrupción en los negocios, en todas sus formas

Políticas y procedimientos, basados en una cultura preventiva para mitigar el riesgo de corrupción y soborno.



Compromiso formal con los derechos humanos y rechazo absoluto a la esclavitud moderna

Puesta en marcha de los mecanismos correspondientes para garantizar su cumplimiento.



Garantizar la seguridad de todos como prioridad

Entendida desde el término más amplio (salud y seguridad, física, operacional, ciberseguridad, sanitaria).



Fomentar la conducta y el comportamiento ético

Actuar con integridad y promover una cultura ética a través de normas y formación, procedimientos de debida diligencia y monitorización.



Política fiscal

Garantizar el cumplimiento de la normativa aplicable y gestionar los asuntos fiscales de una manera transparente, proactiva y responsable.



Gestión de control y comunicación transparente de la información

A través de las políticas de comunicación aprobadas por la Compañía, la de relación con grupos de interés, y el Reglamento Interno de Conducta.



Prácticas anti-lobbying

Prohibición expresa en el Código de Conducta a hacer donaciones o aportaciones a un partido político, federación, coalición o agrupación de electores.



Canal de denuncias

Confidencial e independiente, disponible para todos los grupos de interés.



Sistema de gestión de riesgos, entre los que se incluyen los riesgos ESG

El Consejo de Administración es el responsable último de la existencia y funcionamiento de un sistema adecuado y efectivo.



CULTURA BASADA EN LA ÉTICA Y LA INTEGRIDAD

PRINCIPIOS ÉTICOS Y DE BUEN GOBIERNO

Legalidad	Integridad, honestidad y confianza	Independencia y transparencia	Excelencia y calidad en la satisfacción de las expectativas de nuestros grupos de interés	Respeto a la imagen y reputación de Aena
------------------	---	--------------------------------------	--	---

SISTEMA DE CUMPLIMIENTO NORMATIVO

Tolerancia cero con cualquier conducta que suponga un acto ilícito o contravenga las políticas, valores y principios de la Sociedad

Prevenir o mitigar los riesgos de incumplimiento o malas prácticas, a través de los principios, mecanismos y procedimientos adecuados	Garantizar el respeto de las obligaciones establecidas, los compromisos asumidos, y la legalidad de los actos
---	---

GOBERNANZA, ORGANIZACIÓN Y SUPERVISIÓN: COMPROMISO A TODOS LOS NIVELES DE LA COMPAÑÍA

Consejo de Administración Supervisa, a través de la Comisión de Auditoría, el funcionamiento del OSCC. Aprueba el marco normativo.	Comisión de Auditoría Supervisa el funcionamiento y el cumplimiento del modelo de cumplimiento	Dirección de Cumplimiento Revisión anual de las políticas y actualización del mapa de riesgos de cumplimiento, plan de formación y comunicación, gestión del canal de denuncias y medidas etc	Órgano de supervisión y control Implantación, desarrollo y cumplimiento del Sistema de Cumplimiento Normativo General de Aena	En el Reglamento del Sistema de Cumplimiento Normativo se definen las responsabilidades en los diferentes niveles jerárquicos.
--	--	---	---	--

DEBIDA DILIGENCIA Y DESARROLLO DE UNA CULTURA ÉTICA Y DE CUMPLIMIENTO

Marco normativo y compromiso público	Diagnóstico de riesgos e impactos de incumplimiento	Implantación de medidas de control, prevención y mitigación	Formación, comunicación y sensibilización	Monitorización y reporte	Investigación de incidentes reparación y propuestas correctivas
Política de cumplimiento normativo	Determinar, analizar y valorar de la manera más metódica, posible riesgos, adoptando una cultura preventiva y proactiva.	Control de prevención: velar por cumplimiento de normativas, políticas y reglamentos internos.	Acciones de formación y concienciación para promover una cultura corporativa basada en el cumplimiento y la ética. Las acciones en 2023 han consistido en continuar el Plan de Comunicación y Sensibilización creado por la OSCC.	Canal de denuncias.	El incumplimiento de lo dispuesto en la Política podrá implicar la aplicación de las oportunas medidas disciplinarias, de conformidad con lo establecido en el régimen disciplinario de Aena y en la normativa societaria, en su caso



Debida diligencia y desarrollo de una cultura ética y de cumplimiento

Marco normativo y compromiso público	Diagnóstico de riesgos e impactos de incumplimiento	Implantación de medidas de control, prevención y mitigación	Formación, comunicación y sensibilización	Monitorización y reporte	Investigación de incidentes, reparación y propuestas correctivas
Código de Conducta	Todas las Personas Sujetas, así como los profesionales que se incorporen o pasen a formar parte de Aena, están afectadas expresamente por el contenido íntegro del Código y, en especial, los principios éticos y normas de conducta establecidas en el mismo.	Control de actuación: obligación de informar ante cualquier posible acto ilícito o incumplimiento a través del Canal de Denuncias.	Implementación de cursos de formación on-line sobre la importancia del Cumplimiento así como, píldoras de sensibilización con la cultura de cumplimiento, para reforzar el conocimiento sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, el Código de Conducta y contribuir a prevenir o mitigar el riesgo de comisión de actuaciones delictivas.	Auditorías internas y externas ^(A)	<p>Será considerado como un incumplimiento laboral susceptible de ser sancionado, siguiéndose para ello el procedimiento previsto en el Convenio Colectivo de Aena, y demás normativa de aplicación.</p> <p>Las sanciones correspondientes a las faltas disciplinarias, serán calificadas por Aena como leves, graves o muy graves, dependiendo de las circunstancias concretas del caso, y de conformidad con lo establecido en el régimen disciplinario previsto en el Convenio Colectivo de Aena, y, en su caso, la demás normativa de aplicación.</p> <p>A los incumplimientos imputables (i) a los miembros del Consejo de Administración, se les aplicará a estos efectos lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración y la normativa que les sea de aplicación, y (ii) a los trabajadores que estén vinculados a Aena mediante un contrato de alta dirección, se les aplicará a estos efectos lo dispuesto en los contratos que regulan su relación con Aena, así como en la normativa que les sea de aplicación.</p>
Política contra la corrupción y el fraude	Complementa y desarrolla lo previsto en el Código de Conducta y en la Política de Cumplimiento Normativo, y supone un firme rechazo y tolerancia cero ante cualquier conducta que suponga un acto ilícito o contravenga las políticas, normas, valores y principios de actuación de Aena.	Control de revisión, a través del OSCC, llevando a cabo una evaluación continua de mapas de riesgos, políticas de cumplimiento y adaptaciones de normativas al SCNG en todos los procesos.	Participación de forma activa en distintos foros empresariales especializados.	Información y reporte a nivel interno y externo.	Aena prohíbe que se realice ninguna transacción económica, contrato, convenio o acuerdo cuando existan razones suficientes para creer que puede existir algún tipo de vinculación con actividades indebidas o corruptas.
Política del Sistema Interno de Información y de Protección del Informante	Tiene como objeto garantizar la protección de los informantes frente a posibles represalias y enunciar los principios generales del Sistema Interno de Información y Protección del Informante en el que se integra el Canal de Denuncias, como mecanismo formal de comunicación, consulta o denuncia de irregularidades	Previsiones necesarias para que el Sistema interno de información y los canales internos de información existentes cumplan con los requisitos establecidos en la legislación vigente.	Despliegue del Plan de Formación, Comunicación y Sensibilización y revisión y actualización de las políticas	Designación del Responsable del Sistema Interno de Información y favorecimiento del intercambio de información entre los diferentes Responsables del Sistema del Grupo	En Aena Procedimiento de gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante y un Protocolo de prohibición de Represalias. Procedimiento de Actuación frente al Acoso Laboral", "Protocolo de actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo". En Brasil y Reino Unido, las sociedades integrantes del Grupo establecen sus respectivos procedimientos internos de información con las adaptaciones que resulten necesarias para el cumplimiento de la normativa aplicable en cada caso.

Ver además información contenida en la imagen "Medidas para la prevención de la corrupción".

(A) En 2023 se ha culminado la ejecución del Plan de actuación propuesto por la Dirección de Auditoría Interna tras la revisión interna del sistema y de la función de cumplimiento. Este plan ha estado encaminado a la subsanación de las incidencias detectadas.



1.2.2 Política de Cumplimiento Normativo

(GRI 2-23, 2-26)

La Política de Cumplimiento Normativo, revisada en 2023 y aprobada por el Consejo de Administración, tiene como objetivo reforzar el compromiso de Aena con el buen gobierno corporativo y se fundamenta en la adhesión del Grupo a los valores y estándares establecidos en el Código de Conducta. Esta Política es de aplicación al Consejo de Administración, a los directivos y a todos los empleados del Grupo Aena, sin excepción, cualquiera que sea su cargo, responsabilidad o ubicación geográfica.

Tal y como establece la Política, en el resto de sociedades en las que Aena participa directa o indirectamente sin tener un control efectivo sobre las mismas, se promueve a través de su participación en sus órganos de gobierno, la adopción de políticas de cumplimiento normativo y el establecimiento de sistemas de supervisión y control de cumplimiento, como ocurre en la actualidad a estos efectos (ver apartado 1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo).

La Política de Cumplimiento Normativo se configura como el marco general sobre cuyos principios se sustenta el modelo de cumplimiento de la Sociedad y se complementa mediante las diferentes políticas corporativas que atienden determinados aspectos de la misma.

La Política de Cumplimiento Normativo asume los siguientes objetivos específicos:

- Ratificar formalmente el compromiso de Aena de asentar una cultura de cumplimiento normativo que permita el desarrollo de una conducta profesional honesta, íntegra y transparente, así como mostrar una firme condena ante la comisión de cualquier clase de acto ilícito, particularmente en el orden penal, sin que, en ningún caso, su comisión pueda justificarse sobre la base de un beneficio para la organización.
- Identificar los principios de actuación asociados a las principales áreas de cumplimiento que afectan a Aena.
- Establecer los principios, mecanismos y procedimientos en Aena para prevenir, identificar y resolver las situaciones en que tengan lugar prácticas no éticas, antijurídicas, o incumplimientos normativos en el desarrollo de la actividad.

Los Principios básicos que inspiran la actuación de Aena en materia de cumplimiento normativo, y que todas las personas de la Compañía han de respetar son:

Legislación Salvaguardia y cumplimiento de la Legislación vigente y de la normativa interna.	Divulgación Promover el conocimiento y respeto de las obligaciones legales, el Código de Conducta y de las normas y procedimientos internos.	Responsabilidad Aplicar de forma justa y proporcional sanciones para penalizar los incumplimientos, de acuerdo con lo establecido en los Convenios Colectivos, Reglamentos y Contratos que sean de aplicación
Tolerancia cero "Tolerancia cero" hacia la comisión de actos ilícitos o delictivos, impulsando una cultura preventiva.	Informar y comunicar Sobre cualquier hecho constitutivo de un posible ilícito penal o incumplimiento del que se tenga constancia, a través de los canales que Aena tiene establecido	Transparencia y confianza Aplicar principios de transparencia, confianza mutua, buena fe y lealtad en las relaciones con las Administraciones Públicas y sociedades u organismos de derecho público.
Autocontrol Promoción de procesos de autocontrol en la toma de decisiones y actuaciones de directivos y empleados.	Investigación Investigar toda denuncia de hechos presuntamente delictivos o que suponga un incumplimiento, garantizando la confidencialidad del denunciante y el derecho a la defensa de la persona investigada.	Cooperación Prestar la asistencia y cooperación que puedan requerir los órganos judiciales, administrativos o cualquier órgano supervisor nacional o internacional.
Difusión Difundir entre los Sujetos Obligados, el Sistema de Cumplimiento Normativo General y poner a disposición los principios y normas que contiene.	Recursos Dotar al Sistema de Cumplimiento Normativo General de recursos financieros, materiales y humanos suficientes para su desarrollo, dentro de un marco adecuado para la definición, supervisión, seguimiento y consecución de los objetivos.	Mejora y correcto funcionamiento Llevar a cabo la revisión periódica y mejora continua del Sistema de Cumplimiento Normativo General y facilitar el ejercicio de las funciones del OSCC para garantizar su correcto funcionamiento.

Protección frente a represalias:

Garantizar la protección de los informantes frente a posibles represalias, y la gestión y tramitación de las comunicaciones, informaciones, denuncias y consultas recibidas a través del Sistema Interno de Información y Protección del Informante.

1.2.3. Código de Conducta

(GRI 2-23, 2-26)

El Grupo enmarca en el Código de Conducta los principios y estándares éticos que deben guiar a todos los empleados en sus actuaciones, con independencia de sus responsabilidades y su ubicación geográfica o funcional.

Dicho Código resulta de aplicación a todos los miembros de los Órganos de Administración, la Alta Dirección y a todos los empleados de Aena o de cualquier otra sociedad participada íntegramente por Aena y domiciliada en España. A las personas que representen a las sociedades que no estén domiciliadas en España, les serán de aplicación siempre y cuando sea compatible con la normativa local que les aplique.

Tanto las filiales de Aena en Reino Unido como en Brasil se encuentran adheridos al Código de Conducta del Grupo, sin perjuicio de la inclusión de ciertas especificidades derivadas de necesidades funcionales y normativas del país local para favorecer la implementación. Los citados Códigos han sido aprobados por sus propios Órganos de administración.

Los principios recogidos en el Código de Conducta inspiran la gestión de Aena. En los últimos 3 años, casi el 100% de la plantilla ha participado en actividades de formación relacionadas.

Los principios y pautas de conducta se estructuran en el Código de Conducta entorno a cinco grandes bloques que recogen los valores éticos, de respeto, integridad y sostenibilidad:

- Conductas relacionadas con las personas.
- Conductas relacionadas con el trabajo.
- Conductas relacionadas con el entorno, los grupos de interés y la imagen de Aena.
- Conductas relacionadas con la información.
- Conductas relacionadas con las obligaciones legales.

De acuerdo con el deber de comunicación, es responsabilidad de todos los sujetos al Código conocer y respetar las normas internas para prevenir cualquier tipo de incumplimiento. Tanto en España, como en Reino Unido y Brasil, en caso de incumplimiento, se podrán establecer las sanciones correspondientes, en función del régimen disciplinario que resulte, en cada caso, de aplicación²¹.

El Código de Conducta se revisa cada año, principalmente como parte del proceso de seguimiento, control y evaluación del buen funcionamiento del Sistema de Cumplimiento Normativo.

Además, en 2023 en España se ha aprobado el Código de Conducta de terceros en el que destaca el respeto de los derechos humanos y laborales, el cumplimiento de los requisitos de seguridad y calidad de los servicios, el compromiso ambiental, las mejores prácticas éticas, el rechazo a la corrupción y cualquier conducta de similar naturaleza, o las conductas relacionadas con la información, tanto si se han llevado a cabo directamente por dichos terceros como a través de otras empresas que puedan formar parte de la cadena de valor de la Compañía²².

Formación en materia de Código de Conducta

Durante 2023, en España, se han desarrollado actividades de formación y sensibilización en relación al Código de Conducta:

- Orientadas a empleados: publicaciones en la newsletter corporativa, sesiones de formación sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo General²³, así como formación específica para los miembros del OSCC y Alta Dirección sobre el Sistema Interno de Información y Protección al Informante.
- Orientadas a terceros, a través de la difusión en la web corporativa del Código de Conducta, políticas corporativas, incluyendo el Código de conducta de Terceros, la Política del Sistema Interno de Información y Protección al informante, el Procedimiento del Sistema Interno de Información y Protección al Informante y el Protocolo de Prohibición de Represalias.

En Brasil, en las filiales de Aena, mensualmente se llevan a cabo acciones de comunicación sobre cumplimiento, incluyendo los relacionados con el Código de Conducta. Asimismo, mensualmente se llevan a cabo acciones de comunicación sobre cumplimiento, incluyendo los relacionados con el Código de Conducta. Asimismo, durante 2023, 773 de los empleados han participado en las formaciones (100% de los empleados en 2022)²⁴.

²¹ En España, se dispone de la Plataforma del Canal de denuncias "whistleblower software" para comunicar denuncias y consultas y del correo de consultas del órgano de cumplimiento. Igualmente, en Brasil, las filiales de Aena disponen del Canal da ética, así como de un correo electrónico habilitado para tal fin (compliance@aenabrasil.com.br). Por su parte, en Reino Unido, las filiales de Aena disponen del correspondiente Whistleblowing channel. Ver más información a este respecto en el apartado 1.2.10 del presente capítulo.

²² Se puede consultar más información al respecto en el capítulo 4 del presente informe.

²³ En 2023, 626 empleados han recibido dicha formación.

²⁴ Incluye a los empleados de BOAB.



Por su parte, en el Reino Unido, 311 empleados del Aeropuerto de Londres-Luton han participado en actividades de formación en materia de Código de Conducta.

Tanto en España, como en Brasil y Reino Unido, se pone a disposición de los empleados y terceros los respectivos Códigos de Conducta y políticas corporativas pudiéndose descargar desde la intranet y/o la web corporativa.

Aena, tanto en España, como en Brasil y en Reino Unido informa a sus nuevos empleados del deber de conocer y cumplir el Código de Conducta, facilitándoles la documentación en el momento de inicio de su actividad, como parte de su pack de bienvenida. En Brasil, además, los empleados, deben reconocer por escrito haber leído, conocer y comprender el Código de conducta. Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton, en 2023, 175 empleados reconocieron por escrito haber leído, conocer y comprender el Código de conducta

1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno

(GRI 2-23, 2-26; 3-3; 205-1)

La Política contra la Corrupción y el Fraude de Aena, actualizada en mayo 2023 y aprobada por el Consejo de Administración, formaliza el compromiso del Grupo con la permanente vigilancia y sanción de los actos y conductas fraudulentas o que propicien la corrupción en cualquiera de sus manifestaciones, de mantenimiento de mecanismos efectivos de comunicación y concienciación de todos los empleados, directivos y órganos de gobierno y de desarrollo de una cultura empresarial de ética y honestidad.

Esta Política resulta de obligado cumplimiento para los miembros del Consejo de Administración, los directivos y todos los empleados del Grupo Aena independientemente del lugar donde residan o en donde conduzcan sus negocios, así como a los consultores, socios y terceros representantes que puedan actuar en su representación.

De acuerdo con lo establecido en la Política, ésta es de aplicación a las filiales controladas directa o indirectamente por Aena, adaptando, en su caso, aquellas o de otra índole que sean estrictamente necesarias para compatibilizarlas y cumplir con las disposiciones normativas o regulatorias locales aplicables. Así, en 2023, tanto en Brasil como en Reino Unido, se ha procedido a formalizar la adhesión por los órganos de administración correspondientes a la política revisada, sin perjuicio del desarrollo ulterior en base a las necesidades de cumplimiento legal conforme a la legislación local que sea aplicable²⁵.

Aena no tolera ni permite ningún tipo de corrupción, extorsión o soborno en el desempeño de su actividad empresarial, ya sea en el sector público o privado.

Entre los principios recogidos en la Política, destacan:

- El impulso de una cultura preventiva basada en el principio de “tolerancia cero” hacia la corrupción en los negocios y cualquier acto ilícito o situación de fraude, que tiene carácter absoluto y prevalece sobre la eventual obtención de cualquier tipo de beneficio económico para Aena o para sus profesionales. Asimismo, basa su forma de actuar en la aplicación de los principios éticos por parte de todos sus profesionales, con independencia de su nivel jerárquico y del lugar en el que trabajen.

²⁵ De acuerdo con lo establecido en la Política contra la corrupción y el fraude, ésta es de aplicación a las filiales controladas directa o indirectamente por Aena, adaptando, en su caso, aquellas cuestiones procesales o de otra índole que sean estrictamente necesarias para compatibilizarlas y cumplir con las disposiciones normativas o regulatorias, requisitos que sean aplicables en cada caso, y desarrollando y/o adaptando los principios incluidos en la citada política a las particularidades de su propia naturaleza. En esa línea:

En Reino Unido, las filiales de Aena también disponen de distintas políticas, alineadas con la de Aena en España, (tales como el Código de Conducta local, la Antibribery, Corruption and Conflict of Interests Policy y la Prevention of Facilitation and Tax Evasion Policy) que reflejan la tolerancia cero hacia el fraude, la corrupción y el soborno. Estas políticas, aprobadas al más alto nivel de administración local, están disponibles en LLA Hub.

En el caso de las filiales de Aena en Brasil, la Política anticorrupción y antifraude está publicada en su página web y Sharepoint interno. Esta política es vinculante para todos los empleados y miembros de la junta directiva. La misma muestra el firme compromiso con el rechazo cualquier forma de corrupción, prohíbe ciertas prácticas y establece las medidas de debida diligencia necesarias para prevenir su ocurrencia con respecto a socios comerciales, operaciones comerciales, proveedores y clientes comerciales. También define el papel de los comités de cumplimiento locales en el seguimiento e investigación de posibles infracciones. Las medidas específicas para combatir el fraude, la corrupción y el soborno son las siguientes:

– Procedimientos de diligencia debida realizados por el área de Contrataciones y contando con el apoyo de una empresa externa.

– Procedimiento para identificar a terceros puedan realizar prácticas corruptas, mediante la consulta de registros de empresas de mala reputación del gobierno federal e investigación del tercero.

– Sistema para reportar casos de corrupción, que son causa de despido justificado del empleado y la comunicación de la infracción a las autoridades públicas pertinentes. En caso de materializarse un caso de corrupción en las relaciones con terceros, se prevé la rescisión del contrato con multa e indemnización por daños y perjuicios.

- La máxima consideración y seguimiento de los riesgos asociados al fraude, a la corrupción y al soborno, a través de los correspondientes procedimientos internos y, si así procede, en particular, en todos los relativos a relaciones con terceros²⁶.
- La implantación de procedimientos o controles de distinta índole para prevenir actuaciones que puedan considerarse un acto de corrupción o un soborno.

En materia de procedimientos de diligencia debida, además de lo establecido con carácter general en el Código de Conducta²⁷, la política detalla las conductas prohibidas, en los términos previstos en la misma, en relación a regalos y atenciones, gastos, dietas y viajes, pagos de facilitación, contribuciones a partidos políticos, actividades de contenido social, mecenazgo y patrocinio, y libros y registros contables. En todo caso, para garantizar la prevención y control de la corrupción, se adoptan:

- Medidas de control en la contratación con proveedores, clientes comerciales, y representantes y agentes comerciales.
- Medidas de control en las relaciones con socios.
- Medidas de control en operaciones societarias.
- Medidas de control en las relaciones con funcionarios y autoridades públicas.

El 100% de los miembros del Consejo de Administración de Aena tienen conocimiento de las políticas anticorrupción, que anualmente la revisan y actualizan.

Formación en materia de prevención del fraude, la corrupción y el soborno

(GRI 205-2)

Durante 2023, se han realizado acciones de sensibilización, tanto periódicas, como específicas²⁸, en materia de prevención de la corrupción y el fraude dirigidos al 100% de los empleados tanto en España como en Brasil y Luton. Lo anterior se ha complementado con la elaboración de una formación específica en materia de lucha contra la corrupción para su impartición en 2024²⁹:

- En España, para aquellos trabajadores que se han incorporado en 2023, habiendo participado más de 626³⁰ (240 en 2022). Asimismo, se ha trabajado en el desarrollo de una formación específica en la materia para su impartición durante el ejercicio 2024 que incluye aspectos relacionados con la política, los principios y las medidas contempladas en la materia, detallando las acciones que integran los delitos de corrupción que generan responsabilidad penal para las empresas.
- En, el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, los trabajadores, al iniciar su actividad, han recibido formación específica en diferentes áreas, entre otras, en anticorrupción y soborno. Adicionalmente, toda la formación está disponible a través del Hub del Aeropuerto (LLA Hub). Como resultado, 300 empleados han completado la formación en 2023 (274 en 2022).
- Por su parte, en las filiales de Aena en Brasil 773 trabajadores (436 en 2022)³¹ han recibido formación en anticorrupción y temáticas relacionadas (LGDP, Cumplimiento, Conflicto de Intereses, etc.).

Tanto la política como los procedimientos y la información asociada se encuentra disponible para todos los empleados en los canales internos y la web de Aena, en España, Brasil y Reino Unido.

²⁶ A este respecto, el actual mapa de riesgos de cumplimiento de Aena identifica riesgos relacionados con corrupción pública y corrupción en los negocios. Para su mitigación y prevención se han implementado los correspondientes controles, que resultan de aplicación a toda la actividad de la organización. La actividad de control se realiza para todas las operaciones incluidas en su alcance de control.

En las filiales de Aena en Brasil, la gestión de cumplimiento revisa los riesgos de cumplimiento. También se elaborará un mapa de riesgos de cumplimiento para BOAB.

Por último, en Reino Unido, se facilita el cuestionario correspondiente en la materia para la identificación de los posibles riesgos asociados a este respecto.

Adicionalmente a lo anterior:

- Tal y como se recoge en el Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo y en el Procedimiento de Control y Gestión de Riesgos de Cumplimiento Normativo de Aena, anualmente se revisan los riesgos de cumplimiento normativo identificados que pueden producirse como consecuencia de las actividades que se desarrollan en Aena, que son evaluados y priorizados según su criticidad: "De acuerdo a la matriz de riesgos y controles de Aena y siguiendo lo que se establece en la legislación penal española, por su actividad Aena, ha identificado el riesgo de corrupción abarca tanto el riesgo de Corrupción pública (incluyendo Cohecho, Corrupción pública transnacional, Tráfico de influencias, Financiación ilegal de partidos políticos y Malversación), como el riesgo de Corrupción en los negocios. Los criterios para determinar la materialidad y significancia (criticidad) de los riesgos de cumplimiento se establecen de acuerdo a la metodología de evaluación de los riesgos de Aena. Una vez implantados los controles y medidas necesarios, se determina el nivel de gestión del riesgo, en función de la existencia de controles generales y específicos, la suficiencia de los controles y la eficacia de los mismos.
- En lo que respecta al Reino Unido, el riesgo de corrupción y soborno se registra en la propia matriz de riesgos del equipo legal, que se revisa trimestralmente. El riesgo de soborno y corrupción también se señala en la matriz de riesgos legales y regulatorios de las filiales de Aena en Reino Unido que se revisa anualmente.
- En Brasil cada sociedad de Aena elabora/revisa el mapa de riesgos de incumplimiento normativo anualmente, donde se incluye, de conformidad con la legislación local, el riesgo de de corrupción y soborno, contando con controles. La matriz de riesgos de cumplimiento se actualiza anualmente. Asimismo, se dispone de controles asociados.

²⁷ En especial, en sus apartados: 4.12 (Corrupción y soborno de miembros de entidades públicas o privadas. Regalos, comisiones o facilidades de crédito), 4.13 (Actividades políticas o asociativas), y 4.16 (Proyectos de contenido social y patrocinios).

²⁸ Comunicación conjunta a sociedades del Grupo por parte del Presidente y los responsables locales de cumplimiento normativo en filiales, webinar en Brasil, píldora informativa en España sobre el tratamiento de los regalos)

²⁹ En Reino Unido, los trabajadores reciben formación específica en diferentes áreas al iniciar su actividad (entre otras, en anticorrupción y soborno). En Brasil, como fue previamente indicado, 757 trabajadores han recibido formación sobre el Sistema de Cumplimiento, el Código de Conducta, anticorrupción y fraude, etc.

³⁰ Formación sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, que incluye aspectos específicos sobre la prevención de la corrupción.

³¹ Incluye los empleados de BOAB.



Comunicaciones en materia de corrupción y soborno

(GRI 205-3)

Tanto en España, como en Reino Unido y Brasil, se dispone de un canal de denuncias, así como de otras herramientas de comunicación, a través de las cuales se pueden reportar posibles irregularidades detectadas en esta materia (ver más información en el apartado 1.2.10. Canal de denuncias).

A cierre del ejercicio, en España, Reino Unido y Brasil no se ha reportado ningún caso de resolución de contrato por este motivo, ni se ha constatado que haya condena por ningún procedimiento judicial relacionado con corrupción.

En lo que respecta a las contribuciones a representantes y partidos políticos, éstas quedan expresamente prohibidas en el Código de Conducta de Aena, así como en la Política contra la Corrupción y el Fraude, por lo que no se ha realizado ninguna durante el ejercicio 2023.

Naturaleza de los casos de corrupción confirmados (GRI 205-3)	2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
En los que se haya despedido a algún empleado por corrupción o se hayan tomado medidas disciplinarias al respecto (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
En los que se hayan rescindido o no se hayan renovado contratos con socios de negocio por infracciones relacionadas con la corrupción (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Casos jurídicos públicos relacionados con la corrupción interpuestos contra la organización o sus empleados durante el periodo objeto del informe y los resultados de esos casos (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Multas o sanciones por casos de corrupción o soborno (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Contribuciones a partidos y/o representantes políticos (€)	0	0	0	0	0	0	0	0
Pérdidas monetarias como resultado de procesos legales asociados a la integridad profesional (€)	0	0	0	0	0	0	0	0

Medidas para la prevención de la corrupción

El objetivo de Aena es garantizar que no se produzca ningún caso de fraude, corrupción o soborno en ninguna de sus formas

<p>Según el tipo de operación y/o grupo de interés (*)</p> <p>(*)El Comité de Dirección Ejecutivo de Aena podrá desarrollar criterios por los que, de acuerdo con criterios comúnmente admitidos en la comunidad internacional, se consideren que determinadas operaciones o inversiones sean de alto riesgo. Si una operación cumple con estos estándares, se informará específicamente a los órganos de decisión de la Compañía en los informes de propuesta de operación para que tengan en cuenta la circunstancia a la hora de autorizar la actividad. De aprobarse la operación, se dejará constancia clara de ello y se darán a conocer las medidas mitigadoras adoptadas, en su caso.</p>	<p>Regalos y atenciones o invitaciones comerciales o de entretenimiento</p> <p>Está prohibida la recepción y la entrega, promesa u ofrecimiento de cualquier clase de regalo, atención o invitaciones comerciales o de entretenimiento a cualesquiera autoridades o funcionarios públicos o miembros de entidades privadas, siempre que por su frecuencia, características o circunstancias pudieran ser interpretados por un observador objetivo como realizados con la voluntad de afectar al criterio imparcial del receptor</p>	<p>Contribuciones políticas</p> <p>Las contribuciones políticas quedan estrictamente prohibidas. La vinculación, pertenencia o colaboración con partidos políticos o con otro tipo de entidades, instituciones o asociaciones con fines públicos que excedan los propios de Aena, así como las contribuciones o servicios a los mismos, deberán hacerse de manera que quede claro su carácter personal y se evite cualquier involucración de Aena, durante el tiempo libre y sin la utilización de los recursos de Aena.</p>	<p>Actividades de contenido social, mecenazgo y patrocinio</p> <p>Aprobación y autorización debida de acuerdo con las regulaciones aplicables, y nunca pueden usarse como cobertura para pagos ilegales que violen el Código de Conducta.</p>	<p>Libros y registros contables</p> <p>Llevar libros, registros y cuentas que contengan todos los detalles necesarios y reflejen adecuadamente las operaciones y disposiciones de activos de la organización.</p> <p>Seguir las normas y principios contables con exactitud e integridad y tener procesos y controles internos adecuados para garantizar que la contabilidad y los informes financieros son completos, fiables y cumplen todos los requisitos legales aplicables.</p> <p>Mantener la documentación precisa, apropiada y con un detalle razonable para dar cobertura a todas las transacciones realizadas, guardando custodia.</p> <p>Prohibición estricta del uso o registro deliberadamente incorrecto, omisivo o secreto de cuentas, fondos o activos de Aena con intención de defraudar o incumplimiento.</p>	<p>Operaciones societarias</p> <p>Máxima diligencia y análisis y valoración de todas las implicaciones y riesgos, evaluando:</p> <p>Marco jurídico del sector y país en el que opera la entidad.</p> <p>Accionistas y de la entidad.</p> <p>Correcta constitución y funcionamiento de la entidad.</p> <p>Correcta gestión de los registros contables y financieros y societarios</p> <p>De cumplimiento normativo.</p> <p>Inclusión de cláusula anticorrupción.</p>	<p>Pagos de facilitación</p> <p>Los pagos de facilitación quedan estrictamente prohibidos.</p> <p>Debe evitarse cualquier actividad que pudiera llevar un pago de facilitación realizado o aceptado por Aena o en nombre de ésta o que pudiera sugerir que dicho pago pueda ser realizado o aceptado.</p>
	<p>Proveedores, clientes comerciales, representantes y agentes comerciales – transacciones comerciales</p> <p>Medidas para verificar la cualificación e integridad de cada proveedor y cliente antes de iniciar relaciones comerciales vinculantes, cuando se considere conveniente por la Unidad proponente de la relación comercial, siempre teniendo en cuenta la normativa de contratación que sea de aplicación en cada caso.</p> <p>Inclusión de la cláusula anticorrupción en todos los contratos y pliegos que se firmen con terceros.</p> <p>Proceso de diligencia debida para agentes comerciales y representantes legales.</p> <p>Los agentes no podrán recibir ninguna contraprestación hasta después de haber firmado el correspondiente contrato y los pagos se realizarán según los procedimientos internos establecidos en Aena.</p>	<p>Socios</p> <p>Acreditar una reputada actuación en el sector y una trayectoria de comportamiento ético reconocida.</p> <p>Evaluación por parte de Aena a través del procedimiento adecuado, atendiendo a cuestiones tales como el tipo de transacción a realizar, el tipo de acuerdo o contrato a suscribir, la identidad del tercero o sus accionistas, la jurisdicción, etc. con el objeto de asegurar que el tercero es digno de confianza y, en consecuencia, que no realiza actividades que puedan implicar riesgos, perjuicios económicos o comprometer la reputación y la buena imagen de Aena.</p> <p>Proceso de debida diligencia con los socios.</p> <p>Contar con protocolos y controles anticorrupción, e inclusión de cláusulas anticorrupción.</p> <p>En el caso de que se aprecien riesgos adicionales, proceso de diligencia debida reforzada con el objeto de realizar averiguaciones de mayor profundidad y alcance y se establecerán las medidas adicionales que, en su caso, se consideren oportunas.</p>	<p>Funcionarios y autoridades públicas</p> <p>Cumplimiento de los valores, principios y normas de conducta</p> <p>La abstención de actuar o tratar con funcionarios o autoridades públicas en caso de conflicto de interés.</p> <p>La supervisión y verificación de la veracidad e integridad de la información aportada a las Administraciones Públicas.</p> <p>La adecuada conservación y custodia por la persona asignada al efecto, de toda la documentación intercambiada con el sector público.</p>			
<p>Otras medidas para hacerlo efectivo</p> <p>Contemplar de manera adecuada los riesgos asociados al fraude, a la corrupción y al soborno, concretamente todos los relativos a relaciones con terceros, en los procedimientos internos de Aena y en los Sistemas de gestión de riesgos.</p> <p>Promover su conocimiento y respeto a través de una difusión adecuada y de programas específicos de formación.</p> <p>Recepción de consultas de empleados. Gestión de consultas y reporte directo al OSCC.</p> <p>Presentación de la correspondiente denuncia en el Canal de denuncias.</p> <p>Análisis interno (OSCC) y externo (empresa externa, cuando se considera procedente por el OSCC) de las denuncias recibidas.</p> <p>Difusión interna y externa de la Política; las medidas de control en la contratación con proveedores, clientes comerciales y representantes, así como en las operaciones corporativas.</p> <p>Auditorías internas y externas.</p>						

1.2.5. Procedimiento de Operaciones Vinculadas

(GRI 2-15)

En el artículo 38 del Reglamento del Consejo de Administración de Aena, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, se indica, en relación a las operaciones vinculadas que:

- El Consejo de Administración aprobará, previo informe favorable de la Comisión de Auditoría, aquellas operaciones vinculadas realizadas por la Sociedad o sus sociedades dependientes, con Consejeros, con accionistas titulares de un 10% o más de los derechos de voto o representados en el Consejo de Administración o con cualesquiera otras personas que deban considerarse vinculadas con arreglo a la ley. Dicha aprobación es una facultad de las previstas como indelegable del Consejo de Administración.
- El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría, evaluará si desde el punto de vista de la Sociedad y, en su caso, de los accionistas distintos de la parte vinculada, las operaciones vinculadas son justas y razonables, así como si las condiciones económicas de las mismas resultan razonables.
- Respecto al régimen de publicidad, las operaciones vinculadas se recogerán en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, en la Memoria de las cuentas anuales y en la información pública periódica en los términos previstos en la normativa aplicable. Asimismo, las operaciones vinculadas cuyo valor supere ciertos umbrales se publicarán en la web corporativa de la Sociedad y a través de la correspondiente comunicación a la CNMV, según lo previsto en el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.
- La Sociedad podrá aprobar un procedimiento de operaciones vinculadas estableciendo las reglas y procedimiento para su contenido, aprobación y difusión.

En este sentido, el Consejo de Administración de Aena ha establecido un Procedimiento en materia de Operaciones Vinculadas del Grupo Aena, cuya última actualización ha sido aprobada en mayo de 2023. El objetivo del mismo es regular el procedimiento a seguir en aquellas transacciones que Aena o cualquiera de las sociedades del Grupo realicen con Partes Vinculadas de la Sociedad, y que supongan una transferencia de recursos, servicios u obligaciones, con independencia de que exista o no contraprestación.

Entre otras cuestiones, este Procedimiento detalla los siguientes aspectos:

- Qué se entiende por parte vinculada y por operación vinculada.

- El procedimiento a seguir para su aprobación, distinguiendo en el caso de aquellas operaciones que sean competencia de la Junta General de Accionistas, del Consejo de Administración o del Comité de Dirección Ejecutivo, como órgano delegado.
- Las reglas de cálculo.
- Las reglas de publicación de las operaciones efectivamente materializadas.
- El procedimiento de control periódico.
- El Registro de Operaciones Vinculadas.
- Las acciones de formación interna en materia de Operaciones Vinculadas.

Aena informa a los grupos de interés de las diferentes operaciones vinculadas llevadas a cabo durante el ejercicio en la Memoria de las cuentas anuales, en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, así como en la web corporativa de Aena y la de la CNMV, en su caso.

1.2.6. Conflictos de interés

(GRI 2-11; 2-15)

Siguiendo el principio de tolerancia cero frente a cualquier tipo de comportamiento ilícito, Aena regula los conflictos de interés entre diferentes grupos (miembros del Consejo de Administración, personas vinculadas, accionistas, equipo directivo, empleados, órganos de gestión, etc.) a través de normas e instrucciones internas aprobadas a tal fin. A este respecto:

- En el Reglamento del Consejo de Administración:
 - De acuerdo con el deber de diligencia, los miembros del Consejo de Administración deberán subordinar, en todo caso, su interés particular al interés de la Sociedad, quedando obligados, entre otras cuestiones, a expresar su oposición ante cualquier decisión presentada al Consejo de Administración que sea contraria a la ley, a los Estatutos Sociales, al Reglamento o al interés social, solicitando la constancia en acta de dicha oposición. En particular, los Consejeros Independientes y demás Consejeros a los cuales no afecte el potencial conflicto de interés deberán expresar su oposición en el caso de que se trate de decisiones que puedan afectar negativamente a los accionistas que no estén representados en el Consejo de Administración.

- Para cumplir con el deber de lealtad y el deber de no competencia, ningún miembro del Consejo de Administración podrá desarrollar actividades por cuenta propia o cuenta ajena que le sitúe en un conflicto permanente con los intereses de la Sociedad. Asimismo, deberá abstenerse de participar en la deliberación y votación de acuerdos o decisiones en las que el Consejero o una persona vinculada al mismo tenga un conflicto de interés, directo o indirecto, salvo aquellos acuerdos o decisiones que le afecten en su condición de administrador o en los casos previstos en la ley, como en la aprobación de operaciones vinculadas con la entidad dominante. Asimismo, deberán comunicar al Consejo de Administración cualquier situación de conflicto, directo o indirecto, que pudieran tener con el interés de la Sociedad y, en caso de conflicto, el Consejero afectado se abstendrá de intervenir en la operación a que el conflicto se refiere.
- En el Procedimiento de gestión de Conflictos de Intereses, cuyo objeto es establecer los procedimientos de actuación de Aena en materia de prevención de conflictos de interés en los que pueden encontrarse los miembros del Consejo de Administración y accionistas, así como sus respectivas personas vinculadas, de conformidad con lo dispuesto en la normativa societaria y regulatoria vigente y en el sistema de Gobierno Corporativo de Aena. Igualmente, es objeto de este Procedimiento la actuación en materia de prevención de conflictos de interés tanto de los miembros del equipo directivo de Aena como de los Consejeros de la misma que tengan la consideración de Alto Cargo de la Administración General del Estado, sujetos a la Ley 3/2015 de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del Alto Cargo de la Administración General de Estado.
- En el Código de Conducta, en el apartado 4.15 sobre conflictos de interés e incompatibilidades, se indica específicamente que, ante una situación de potencial conflicto de interés, las Personas Sujetas al Código deberán actuar siempre en el cumplimiento de sus responsabilidades, con lealtad, honestidad y en defensa de los intereses de Aena, dejando de lado sus intereses personales a expensas de los de Aena y de intervenir o influir en la toma de decisiones afectadas por el conflicto de Aena y de intervenir o influir en la toma de decisiones afectadas por el conflicto de interés. Asimismo, las Personas Sujetas al Código de Conducta deben informar por escrito al OSCC del posible conflicto de interés en el que se encuentre incurso, y no podrán realizar en ningún caso operaciones ni actividades que supongan o puedan suponer un conflicto de interés, sin la autorización previa y escrita del citado Órgano de cumplimiento.
- La Instrucción General sobre Conflicto de Interés, que aprueba el OSCC para los miembros de la Alta Dirección³² con el objetivo de fijar directrices para la gestión, control y comunicación de los posibles Conflictos de Interés de sus máximos responsables funcionales, completando lo previsto en el Código de Conducta.

- En el Reglamento de funciones del Sistema de Cumplimiento Normativo General de Aena se regula el posible conflicto de interés para el OSCC e integrantes de la Dirección de Cumplimiento.
- En el Procedimiento de Gestión del Sistema Interno y Protección al Informantese establece el modo de operar ante cualquier situación en la que la objetividad de quien ha de tomar decisiones sobre una comunicación, información o denuncia pueda estar comprometida por su relación con el informante, con la persona denunciada, o con los hechos denunciados.

Asimismo, en España, se ha publicado una píldora informativa sobre conflictos de interés para concienciar a los trabajadores.

En Reino Unido, los conflictos de intereses del personal y los conflictos de intereses generales (por ejemplo, adjudicar contratos a aquellos en los que existe un conflicto) están incluidos en la Política de anticorrupción, fraude y conflicto de interés. Asimismo, se incorpora control sobre conflicto de intereses en los procesos de licitación.

Por su parte, en las filiales de Aena en Brasil se realiza una due diligence de proveedores a través del cual se recaba información sobre personas políticamente expuestas y potenciales conflictos de interés³³. Asimismo, durante 2023 y dentro de las actuaciones de difusión y sensibilización desarrolladas, se ha impartido formación específica en materia de conflicto de interés orientada a las áreas comercial y de contrataciones. La formación más general sobre conflictos de interés se incluye en la formación general a todos los empleados en materia del Código de Conducta.

1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales

(GRI 2-23; 2-26; 3-3)

La Política contra la Corrupción y el Fraude de aplicación al Grupo Aena incluye medidas de diligencia debida en sus relaciones con los socios enfocadas a prevenir la corrupción en todas sus formas, entre ellas el blanqueo de capitales.

En este sentido, Aena celebrará transacciones con socios, que hayan acreditado una reputada actuación en su sector y tengan una trayectoria de comportamiento ético reconocida. Además, el tercero deberá ser convenientemente evaluado por Aena a través de un procedimiento de diligencia debida, con el objeto de asegurar que el tercero es digno de confianza y, en consecuencia, que no realiza actividades que puedan implicar riesgos, perjuicios económicos o comprometer la reputación y la buena imagen de Aena; atendiendo a cuestiones tales como:

- El tipo de transacción a realizar,

³² Resulta de aplicación en el ámbito de Aena y de las sociedades íntegramente participadas por Aena y domiciliadas en España.

³³ Para contratos con riesgos de corrupción, es decir, donde hay interacción con organismos públicos, o con valores significativos. Actualmente se está desarrollando un procedimiento para estandarizar este flujo.

- El tipo de acuerdo o contrato a suscribir,
- La identidad del tercero o sus accionistas, la jurisdicción, etc.

En todo caso, a través del proceso de diligencia debida se determinará:

- La identidad de la contraparte y de sus administradores de hecho o de derecho, y;
- La identidad del titular real, entendiéndose por tal al que lo es en virtud de lo dispuesto en la normativa vigente (artículo 4.2 de la Ley 10/2010, de 28 de abril) en materia de prevención del blanqueo de capitales, y de la financiación del terrorismo, y la actividad económica en el seno de la cual se establece la correspondiente relación de negocio.

Cualquier transacción, contrato, acuerdo o acuerdo financiero está prohibido por Aena si existen buenas razones para pensar que podría implicar un comportamiento poco ético o corrupto. Sólo los socios que hayan establecido una reputación de comportamiento ético y desempeño sólido en el mercado completarán transacciones con ellos. A través de un proceso de debida diligencia que examina, entre otras cosas, el tipo de transacción a realizar, se puede evaluar fácilmente a terceros (socios, agentes comerciales y representantes).

Asimismo, tanto en España como en Brasil, en el marco del sistema de control interno de la información financiera y del sistema de cumplimiento, se establecen medidas específicas que coadyuvan en el control en la lucha contra el blanqueo de capitales. En Brasil, además, se realizan formaciones en la materia. En Reino Unido, las filiales de Aena se han adherido a la Política contra la corrupción y el fraude de Aena, y cuenta con una política fiscal aprobada en línea con la de Aena, a través de las cuales se regulan las medidas específicas contra el blanqueo de capitales. Para reforzar su cumplimiento se prevén acciones de formación específicas on-line para todos los empleados.

Aena se compromete a cumplir estrictamente las leyes y normas contra el blanqueo de capitales.

1.2.8. Registro Europeo de Transparencia y lobby

(GRI 2-28; 415-1)

Desde el año 2016, Aena está inscrita en el Registro Europeo de Transparencia, informando periódicamente sobre sus actividades y los recursos atribuibles a las actividades cubiertas por el mismo³⁴.

En concreto, entre las principales propuestas legislativas o políticas de la UE objeto de interés para la Compañía, caben citar la política de transporte aéreo, medio ambiente, seguridad, derechos de los pasajeros, relaciones exteriores, competencia, servicios en tierra, horarios de vuelos, cielo único Europeo, comercio, ayudas, etc³⁵.

En este marco, Aena ha firmado el código de conducta del Registro de Transparencia, siendo obligatorio para poder estar inscrito en el mismo.

Tal y como declara, Aena es miembro del Consejo Internacional de Aeropuertos Europeos (ACI Europa), Consejo integrado por asociaciones aeroportuarias nacionales, socios empresariales y centros educativos, que colaboran de forma activa para garantizar una comunicación bidireccional y una defensa activa de los intereses legislativos, técnicos, medioambientales, de los pasajeros y comerciales, entre otros. En concreto, en ACI Europa se abordan cuestiones como la capacidad y las franjas horarias aeroportuarias, la mejora de la conectividad aeroportuaria, la liberalización de la aviación y las relaciones exteriores, el servicio al cliente, la gobernanza y gestión del cambio aeroportuario, de los aeropuertos regionales y la empresa Cielo Común Europeo y SESAR. Asimismo, ACI Europa participa activamente en el fomento de la acción por el clima en el sector aeroportuario.

Adicionalmente a lo anterior, Aena es miembro y participa en asociaciones industriales, asociaciones empresariales y grupos de trabajo específicos, en las diferentes áreas de actividad.

Según lo indicado en el Código de Conducta y la Política Contra la Corrupción y el Fraude, se prohíbe expresamente hacer donaciones o aportaciones a partidos políticos, federación, coalición o agrupación de electores con cargo a recursos de la Sociedad; y la vinculación, pertenencia o colaboración con los mismos o con otro tipo de entidades, instituciones o asociaciones con fines públicos que excedan los propios de Aena, así como las contribuciones o servicios a los mismos, deberán hacerse de manera que quede claro su carácter personal y se evite cualquier involucración de Aena, durante el tiempo libre y sin la utilización de los recursos de Aena. Como resultado, en el ejercicio 2023 no se ha realizado ninguna contribución a partidos políticos.

Las contribuciones políticas quedan estrictamente prohibidas por parte del Grupo Aena

En lo que respecta a Reino Unido y Brasil, cabe también mencionar que las filiales de Aena no realizan contribuciones destinadas a prácticas de *lobbying*.

³⁴ En marzo de 2023 se llevó a cabo la última actualización de la información en el citado Registro. Tal y como se puede comprobar en la página web, el número de identificación en el Registro es 141532321289-19.

³⁵ Hasta la fecha, un profesional de Aena participa a tiempo parcial en las actividades descritas en el registro, habiendo dedicado entre 10.000 - 24.999 € a las mismas.



1.2.9. Competencia desleal³⁶

(GRI 206-1)

Con el objetivo de promover una cultura ética corporativa y de cumplimiento y el respeto a la normativa de defensa de la libre competencia, en Aena, los aspectos relacionados con la protección de la competencia desleal están integrando en el sistema de cumplimiento. En este sentido, las direcciones garantes realizan controles adecuados, siendo estos supervisados por la Dirección de Cumplimiento.

La Política de Derechos Humanos de Aena recoge el compromiso de evitar cualquier tipo de conducta relacionada con la competencia desleal.

Adicionalmente a lo anterior, en España, las condiciones impuestas en el DORA actúan como garante para evitar cualquier conducta relacionada con la competencia desleal, en lo que respecta a la fijación de precio. Así, el documento fija los criterios para la determinación anual de las tarifas aeroportuarias para el período 2022-2026, evitando en cualquier caso la celebración de acuerdos anticompetitivos.

Asimismo, en lo que respecta a contratos con proveedores y otros terceros, Aena está sujeta a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014. La norma contiene una serie de medidas para responder a situaciones en las que existan pruebas suficientes de colusión ilegal durante el procedimiento de contratación³⁷, en cuyo caso, se daría traslado a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) o a la autoridad autonómica de competencia correspondiente.

En 2023 se ha impartido capacitación al Consejo de Administración de la Compañía en materia de cumplimiento de salvaguardias mínimas sociales, incluyendo aspectos relativos a los requerimientos en materia de competencia

En Reino Unido, las filiales de Aena disponen de la Política de Cumplimiento en materia de competencia que refleja su compromiso por el desarrollo de sus actividades comerciales con el máximo nivel de integridad y en consonancia con todas las leyes aplicables, incluida la ley de competencia. Además de incluir de forma expresa el rechazo y la prohibición de cualquier acuerdo que pueda impedir, restringir o falsear la competencia, la norma hace referencia a la responsabilidad de no abusar de ninguna de las formas de su posible posición dominante en el mercado³⁸.

En Brasil, las filiales de Aena materializan el compromiso establecido en la materia mediante la implementación de una serie de controles orientados a prevenir posibles riesgos asociados con prácticas de competencia desleal. Esto incluye:

- La adopción del procedimiento de la Norma de Contratación local, que implica la aprobación de propuestas bajo criterios competitivos establecidos.
- Los valores para la transferencia de áreas se determinan en base al promedio del mercado, con la autoridad de aprobación correspondiente (ya sea la junta o el consejo).
- La publicación en el sitio web cuando se trata de servicios con un alcance significativo en el mercado.

A través de los canales de denuncias habilitados por la Compañía en los correspondientes países en los que opera³⁹, cualquier tercero puede informar sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, entre ellas las relativas a competencia desleal y prácticas monopolísticas.

Durante el ejercicio 2023, y al igual que en 2022, no se han abierto o finalizado procedimientos en contra de Aena en España, Reino Unido y Brasil por prácticas anticompetitivas, ni se ha recibido ninguna comunicación al respecto a través de los canales habilitados para tal fin.

³⁶ Tal y como se reportó en el Informe de Sostenibilidad - EINF 2023, con fecha 20 de febrero de 2020 el Juzgado de lo Mercantil emplazó a Aena a contestar la demanda presentada por Ryanair DAC en la que interesa la declaración de nulidad de una penalización impuesta por Aena a Ryanair, que asciende a 9.000 €, cuantía inmaterial para la Organización, la declaración de nulidad de la cláusula contractual donde se establece la penalización y la devolución de la cantidad impuesta. La declaración de nulidad de la cláusula cuestionada se sustenta en que había sido impuesta mediante abuso de posición dominante. La celebración del juicio estaba previsto el 1 de marzo de 2023; no obstante, se aplazó y tuvo lugar el 8 de enero de 2024. Aena ha sostenido en todo momento, que el fundamento de la pretensión de la Demandante no es una cuestión de abuso de posición dominante, sino la oposición a que se le impusiera la correspondiente penalización y, por tanto, una cuestión contractual. Aena considera que, para conocer de esta cuestión, deben ser competentes los tribunales de la jurisdicción civil y así lo ha puesto de manifiesto en el momento procesal oportuno.

³⁷ Tal como se define en la Ley 15/2007 de 3 de julio sobre protección de la competencia en su artículo 1.

³⁸ Esta política, junto con el resto de normas, se encuentra disponible en la plataforma LLA Hub.

³⁹ Ver apartado a continuación "1.2.10. Canal de denuncias".

1.2.10. Canal de denuncias⁴⁰

(GRI 2-16; 2-26; 205-3; 406-1)

Las sociedades del Grupo Aena ponen a disposición de terceros canales de comunicación a través de los cuales poder informar, denunciar o hacer consultas sobre infracciones del Código de Conducta, incumplimientos de la normativa interna y del sistema de cumplimiento normativo, infracciones penales o administrativas, del derecho laboral en materia de seguridad y salud en el trabajo y cualesquiera acciones u omisiones que puedan constituir infracciones del Derecho de la Unión Europea.

A este respecto, durante 2023, en España, Aena tras la entrada en vigor de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, se ha implantado un Sistema Interno de Información y Protección al Informante⁴¹. En el marco de este Sistema, se han desarrollado un conjunto de procedimientos y políticas internas enfocados a poner a disposición de los informantes y, en su caso, adaptar, los canales específicos de comunicación, y garantizar su protección.

Durante 2023, Aena ha adaptado su SCNG para dar respuesta a los requerimientos previstos en la Ley 2/2023 y garantizar la protección de los informantes en los términos previstos en la Ley 2/2023. Además, se han llevado a cabo acciones periódicas de comunicación interna y se ha actualizado el Canal de denuncias en la web corporativa para facilitar su acceso

Así, para garantizar la comunicación tanto para el personal de Aena como para terceros, y con el fin de fomentar el diálogo y escucha activa dentro de la cultura de cumplimiento normativo y ética como elemento base del Sistema Interno de Información, en España, Aena pone a su disposición:

- Canal de denuncias: plataforma online accesible en la web corporativa de Aena en una sección separada y fácilmente accesible.
- Correo postal dirigido al Responsable del Sistema Interno de Información de Aena, con domicilio social en la Calle Peonías, 12, 28042 (Madrid).

- La posibilidad de comunicar cualquier conducta de manera verbal mediante la petición por parte del informante de una reunión presencial, con el Responsable del Sistema Interno de Información o persona delegada por éste, dentro del plazo máximo de siete días.

El OSCC, a través de la Dirección de Cumplimiento, supervisa y gestiona las comunicaciones recibidas garantizando:

- La confidencialidad, la independencia, la protección de datos y el secreto de las comunicaciones.
- La posibilidad de presentación y tramitación de comunicaciones anónimas.
- La ausencia de toda represalia, sanción o consecuencia desfavorable para el informante.
- La gestión adecuada del conflicto de interés.
- El respeto a los derechos de los denunciados, en especial, el derecho a la intimidad, el derecho de tutela judicial y defensa, el derecho a que se le informe de las acciones u omisiones que se le atribuyen, el derecho a ser oído en cualquier momento, el derecho a la presunción de inocencia y el respeto al honor de las personas afectadas.

Todas las informaciones, denuncias y consultas recibidas se tratan de forma segura y confidencial, asegurando la integridad de la información y el tratamiento de los datos personales y, en su caso, la gestión adecuada de los posibles conflictos de intereses.

La gestión y tramitación de las informaciones se hace conforme a lo establecido en el Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante⁴² y cuenta con las medidas de protección de los informantes previstas en el Protocolo de prohibición de represalias de Aena. Asimismo, las comunicaciones relacionadas con acoso laboral, y acoso sexual y por razón de sexo de se tramitarán de conformidad con lo dispuesto sus procedimientos específicos⁴³.

En el caso de infracción, se impondrán las medidas disciplinarias de acuerdo con la normativa de aplicación y las estipuladas según el Código de Conducta:

- Para los empleados, de acuerdo con el I Convenio Colectivo del Grupo de empresas de Aena, en el artículo 97 sobre sanciones que podrán imponerse, en función de la calificación de las faltas (leves, graves y muy graves).

⁴⁰ Pueden consultarse los enlaces a los canales de denuncia que Aena pone a disposición de los terceros en cada uno de los países en los que opera en el capítulo "Enlaces de interés" de este documento.

⁴¹ En España disponible para la recepción de denuncias de Aena S.M.E. S.A, SCAIRM y ADI.

⁴² El procedimiento de gestión de las comunicaciones que entran a través del Canal de Denuncias se recoge en el Procedimiento de gestión del Sistema Interno de información y Protección del Informante, público para todos los grupos de interés a través de la web de Aena.

⁴³ Para más información, ver Capítulo 5 del presente informe.



- Para los miembros del Consejo de Administración, se les aplicará a estos efectos lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración y la normativa que les sea de aplicación.
- Para los trabajadores que estén vinculados a Aena mediante un contrato de Alta Dirección, se les aplicará a estos efectos lo dispuesto en los contratos que regulan su relación con Aena, así como en la normativa que les sea de aplicación.

Durante el 2023, se han realizado acciones de sensibilización sobre el canal de denuncias para los empleados de Aena en España, entre ellas, sobre el tipo de denuncias que se pueden comunicar (infracciones del Código de Conducta, en materia de seguridad y salud en el trabajo, acoso laboral, sexual, etc), las garantías que ofrecen, etc. Asimismo, se ha presentado de forma periódica información al respecto a los Órganos de Gobierno.

Por su parte, en Reino Unido, las filiales de Aena disponen de una política específica de denuncias de conductas irregulares, *Whistleblowing Policy*, que establece el proceso y el procedimiento a seguir por parte de los sujetos a la misma, en caso de detectar cualquier irregularidad⁴⁴.

Entre los canales habilitados para tal fin, se encuentran habilitados:

- El Canal ético (EthicsPoint), para reportar cualquier asunto de forma anónima. Este canal es gestionado por un tercero.
- Línea de reporte Navex.
- La comunicación directa con el gerente, el Whistleblowing Officer; el Consejo General, el responsable de recursos humanos, o el CEO.
- Un servicio telefónico externo confidencial gestionado por una empresa externa (asesor legal).

En Brasil, las filiales de Aena disponen de un canal específico propio, el Canal de Ética, cuyo funcionamiento, así como del procedimiento a seguir en caso de recepción de denuncia por conducta irregular, está establecido en su respectivo Procedimiento de Gestión del Canal Ético, que ha sido revisado durante este año para adaptarlo a las exigencias derivadas de la adhesión a la Política del Sistema Interno de Información y Protección del Denunciante. A través de este procedimiento, se garantiza la

confidencialidad de la identidad de los denunciantes, así como el derecho de defensa y la presunción de inocencia de las personas investigadas. Además de lo anterior, se pueden dirigir denuncias de esta naturaleza a través del correo electrónico compliance@enabrazil.com.br.

El Comité de Cumplimiento de cada una de las sociedades de Aena en Brasil, junto con el apoyo técnico del gerente de cumplimiento, es el órgano al que debe dirigirse cualquier comunicación de esta naturaleza, quien se encargará de asegurar que todas las denuncias recibidas son analizadas de forma independiente.

Al igual que en España y Reino Unido, en 2023, en las filiales de Aena en Brasil se han promovido acciones de sensibilización sobre el canal de ética y la denuncia de conductas irregulares para los empleados.

En 2023 se han tramitado en Aena 81 comunicaciones (16 en España, 6 en Reino Unido y 59 en Brasil⁴⁵) – 21 comunicaciones más que en 2022, cuando se recibieron 24 en España, una en Reino Unido y 35 en Brasil- a través de los canales de denuncias correspondientes⁴⁶. Aena tiene el compromiso de resolver todas las comunicaciones recibidas.

En ninguna de las filiales del Grupo Aena las denuncias recibidas han dado lugar a la apertura de procedimientos penales, civiles o de cualquier otra naturaleza judicial, ni a la imposición de sanciones.

⁴⁴ Normas disponibles en la intranet para todos los usuarios.

⁴⁵ De las 59 denuncias recibidas en las filiales de Aena en Brasil, quince son relativas a acoso laboral. Dos de ellas están incluidas bajo la categoría "Respeto por las personas" y trece en la categoría "Respeto por la legalidad y principios éticos".

⁴⁶ Referido a las denuncias cerradas tras concluir la investigación.

El dato de denuncias tramitadas en España es 16, que se refiere a las cerradas tras concluir la investigación: (5 denuncias de 2022, 11 denuncias de 2023).

No se han cuantificado en la tabla denuncias de acoso laboral porque no hay ninguna cerrada recibida a través del canal de denuncias. No se recogen en la tabla las denuncias de acoso recibidas a través de otras vías. En concreto, por otras vías, se ha archivado una denuncia de acoso laboral por desistimiento del informante.

Al cierre del ejercicio, se han implementado medidas en relación a 12 comunicaciones, correctivas o de mejora en función de que se haya constatado algún incumplimiento o no, de las cuales, se ha cerrado el seguimiento de la implementación de las medidas de 5 comunicaciones. Las restantes 4 comunicaciones no han dado lugar a la implementación de medidas.



2023	Total 2023	España					Brasil					Luton				
		Status y acciones					Status y acciones					Status y acciones				
		Nº	Planes de remediación implementados	Incidentes no sujetos a acciones	Incidentes revisados	Planes de remediación implementados con resultados revisados a través de procesos rutinarios de revisión de gestión interna	Nº	Planes de remediación implementados	Incidentes no sujetos a acciones	Incidentes revisados	Planes de remediación implementados con resultados revisados a través de procesos rutinarios de revisión de gestión interna	Nº	Planes de remediación implementados	Incidentes no sujetos a acciones	Incidentes revisados	Planes de remediación implementados con resultados revisados a través de procesos rutinarios de revisión de gestión interna
Respeto por las personas	39	3	2	0	0	1	35	18	17	0	0	1	1	0	0	0
Discriminación por orientación sexual	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otro tipo de discriminación	3	3	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Profesionalidad, responsabilidad y cooperación en el trabajo	4	3	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
Uso responsables de recursos	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Salud y seguridad en el trabajo	2	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Relaciones con clientes, proveedores y otros partners	3	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	1	0	1	0	0
Corrupción y fraude	3	1	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Imagen y reputación corporativa	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
Conflicto de interés e incompatibilidades	7	0	0	0	0	0	7	0	6	0	1	0	0	0	0	0
Confidencialidad y autenticidad de la información	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Protección de datos	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Respeto por la legalidad y principios éticos	15	2	0	1	0	1	12	4	8	0	0	1	0	0	1	0
	81	16	7	4	0	5	59	25	32	1	1	6	2	2	2	0

1.2.11. Protección de datos

(GRI 3-3)

El Grupo Aena cuenta con un modelo de cumplimiento en materia de protección de datos y privacidad que se basa en el respeto del derecho fundamental a la protección de datos y a la privacidad, el cual se recoge tanto en el Código de Conducta como en otros documentos de manera formal.

En el Código de Conducta, la Política de Seguridad de la Información, la Política de Derechos Humanos y otros documentos el Grupo Aena formaliza su compromiso con el respeto fundamental a la protección de datos y la privacidad.

Este modelo se basa en la Política de Seguridad de la Información, pilar básico para el tratamiento seguro de la información de Aena, cuyo objetivo es la protección eficiente y dinámica de la información mediante un enfoque preventivo, detectivo y reactivo. Sus directrices, han sido definidas de acuerdo con el estándar ISO 27001 que establece un marco de referencia de seguridad reconocido internacionalmente. Este marco de seguridad se soporta en un conjunto de procesos, normas, procedimientos y herramientas de seguridad implantados para los activos de seguridad a través de los cuales se desarrolla un Sistema de Gestión de Seguridad de la Información.

Esta Política es de aplicación al Grupo Aena, siendo de obligado cumplimiento para el Consejo de Administración, los directivos y, en general, a todas las personas trabajadoras del Grupo Aena, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad o ubicación geográfica. Sin perjuicio de lo anterior, las filiales domiciliadas fuera de España podrán realizar las adaptaciones necesarias a la Política para el cumplimiento del derecho local que le sea de aplicación

El Grupo Aena dispone de diferentes políticas enfocadas a garantizar la privacidad de los diferentes tipos de usuarios, disponibles online⁴⁷:

- Política de Privacidad para Accionistas e Inversores.

- Política de privacidad para usuarios de las instalaciones aeroportuarias, así como a los usuarios de la web.
- Políticas de Privacidad para Empleados.
- Política de privacidad del personal de empresas colaboradoras.
- Política de Cookies

A través de estas políticas, se describe cómo se procesan los datos personales de cada uno de los colectivos y se les informa del tratamiento de sus datos personales. Así, entre otras cuestiones, informan del grupo responsable o responsable del tratamiento de los tipos de datos tratados, las finalidades de dicho tratamiento, las bases legales para dicho tratamiento, los plazos de conservación y supresión, las cesiones o comunicaciones de transferencia a terceros y, en su caso, las transferencias internacionales de datos y las garantías necesarias para su realización, cómo ejercer sus derechos reconocidos ante el responsable, y cómo contactar con el Delegado de Protección de Datos. Cuando se utilizan decisiones automatizadas se da la información adecuada sobre las mismas y sus características.

Se garantiza que los datos únicamente serán utilizados para las finalidades informadas y durante los plazos de conservación definidos, y que los distintos interesados serán informados del tratamiento de sus datos personales a través de las correspondientes cláusulas informativas y/o políticas de información de privacidad en el momento en que se recogen los datos de ellos

Teniendo en consideración que las conductas relacionadas con la información se encuentran entre las pautas de actuación de Aena, cualquier incumplimiento de esta naturaleza puede dar lugar a la imposición de sanciones disciplinarias.

⁴⁷ Además de estas, en España, se dispone de otras políticas específicas enfocadas a garantizar la protección de los usuarios de los diferentes servicios. Por ejemplo, condiciones generales de utilización de la aplicación móvil Aena y política de privacidad o la Política de Privacidad del Sistema Biométrico.



Roles y gobernanza en materia de protección de datos

Para garantizar el cumplimiento de las normas internas en Aena, se han establecido una serie de roles que intervienen en el cumplimiento en materia de protección de datos de carácter personal. Así, se ha nombrado un Comité de Protección de Datos, un Delegado de Protección de Datos (DPD o DPO) y la Unidad Central de Protección de datos⁴⁸.

Las Direcciones Corporativas de Aena participan en el Comité de Protección de Datos, que también tiene implicaciones en la materia y actúa con carácter consultivo y de apoyo.

En Brasil, ANB cuenta con un Programa de Gobernanza para la protección de datos personales. De acuerdo al mismo, el Responsable de Protección de Datos coordina la implementación del Programa en todos los aeropuertos, con el apoyo del Comité de Protección de Datos y de los responsables focales de Privacidad de cada Aeropuerto, asignando objetivos claros y supervisando y evaluando su desempeño en la fase de implementación. Por su parte, se establece la responsabilidad de todos los empleados en la plena aplicación del Programa, así como el deber constante de cumplir los principios y directrices de protección de datos⁴⁹. En cuanto al BOAB, está pendiente de hacerse el mapeo de datos personales, el cual comenzará en 2024. La ciberseguridad de estos aeropuertos ya está siendo llevada a cabo por el área de TIC.

⁴⁸ Su función principal es la de velar por el cumplimiento de la legislación vigente en materia de protección de datos, realizando las tareas de mantenimiento y actualización del Registro de Actividades de Tratamiento, implantación de las medidas de seguridad, coordinación de las auditorías, internas y externas, en la materia, asesoramiento al resto de la corporación, contestación de requerimientos de la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD) o la atención a los ejercicios de derechos que cualquier ciudadano puede solicitar ante Aena. El punto de contacto con la Unidad Central de Protección de Datos se realiza a través del correo ocpd@aena.es, y con el Delegado de Protección de Datos, en la dirección: dpd@aena.es

En Reino Unido, las filiales de Aena disponen de un Responsable de Protección de Datos propio.

En ANB, se dispone de un Responsable de Protección de Datos y un Comité de Protección de datos.

⁴⁹ Actualmente, el programa de Gobernanza de la Protección de Datos está implantado en ANB, aunque las adaptaciones documentales y la gestión de terceros pueden utilizarse para BOAB. Durante 2024 se llevará a cabo el mapeo de datos personales (ROPA) para BOAB. En cualquier caso, las actuaciones en materia de ciberseguridad ya está siendo desarrolladas por el departamento de TIC.

**Modelo de cumplimiento en materia de protección de datos y privacidad**

Código de Conducta: recoge el respeto al derecho fundamental a la protección de datos y privacidad

Compromiso formal al más alto nivel**Política de Seguridad de la Información**

Aprobada por	Consejo de Administración
Disponible en	Intranet corporativa España, Reino Unido, y Brasil (Sharepoint) y web corporativa (todos los usuarios) ^(A)
Alcance	Incluye, a consejeros, directivos y, en general, a todos los empleados del Grupo Aena sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, empresas contratadas, empresas colaboradoras y clientes y, más en general, a toda persona que tiene acceso a la información y/o sistemas de la organización así como a todas las infraestructuras físicas (edificios, aeropuertos, etc.). A su vez, es aplicable a todos los sistemas de información de Aena, independientemente de la tecnología que la soporte y a todo tipo de información creada o utilizada como soporte de los negocios de Aena, independientemente de su formato o medio de almacenamiento
Principales características	Define el modo de acceso, la utilización, la custodia y la salvaguarda de los activos informáticos, garantizando siempre la integridad, confidencialidad, disponibilidad, autenticidad y trazabilidad específica sobre los sistemas críticos de la información de Aena, respetando el marco legal vigente y cumpliendo fielmente las directrices, procedimientos y normativa de acceso que se establezcan. Incluye las principales pautas en lo que respecta al dimensiones de información, tratamiento de la información, uso de los recursos, control de acceso a los activos de información, protección y seguridad a los activos de información. En consecuencia, prohíbe la divulgación, duplicación, modificación, destrucción, mal uso, robo y acceso no autorizado a información propiedad de Aena o de otras empresas y personas que le haya sido confiada, debiéndose acceder solo a aquella información necesaria para el desempeño de sus funciones.

Conjunto de procedimientos, guías y medidas

Para garantizar que todos los activos de información estén adecuadamente protegidos, limitando su uso a los fines de los procesos para los cuales están destinados y asegurando que el acceso a ellos esté controlado, este conjunto es aplicable a administradores, directores y empleados, así como a todas las personas físicas y jurídicas que tengan relación con la Compañía.

Mecanismos para informar a los interesados de la privacidad de sus datos

	Política de Privacidad de Datos de Empleados ^(B)	Política de Privacidad para usuarios de las instalaciones aeroportuarias y de la página web corporativa	Política de Privacidad del personal de empresas colaboradoras ^(C)	Política de Privacidad para Accionistas e Inversores
Disponible en	Intranet corporativa	Webs corporativas para todos los usuarios, proveedores y clientes	Web corporativa, para todos los empleados de empresas colaboradoras	Web corporativa
Países	España y Reino Unido	España, Reino Unido y Brasil	España y Brasil	España
Principales características	Incluyen información sobre: <ul style="list-style-type: none"> • Quién es el responsable del tratamiento de los datos personales. • Naturaleza de los datos tratados. • Finalidades para las que se van a utilizar los datos personales. • Cómo ejercer los derechos de acceso, de rectificación, de supresión oposición, de limitación al tratamiento, de portabilidad, exclusión y de no ser objeto de decisiones individuales automatizadas. • Plazo de conservación de los datos. • A quién se comunican los datos (divulgación a terceros). • Medidas de seguridad sobre los datos. • Mecanismos establecidos para que el usuario pueda escalar temas relacionados con la privacidad de datos, como por ejemplo la manera de poder contactar con el Delegado de Protección de Datos. 			

(A) Ver apartado "Enlaces de interés."

(B) En España, Reino Unido y Brasil, las filiales del Grupo Aena introducen cláusulas en el contrato de trabajo de los empleados que tienen como objetivo informar sobre los datos personales recogidos y el tratamiento realizado sobre los mismos, así como aportar información de contacto con el fin de ejercer los derechos establecidos por la normativa local aplicable. La cláusula queda firmada por los empleados, quienes conservan una copia.

(C) Los pliegos de contratación incluyen cláusulas específicas en materia de protección de datos aplicable a los terceros.

Medidas para garantizar la privacidad. Riesgos.⁵⁰

Aena dispone de un sistema de gestión para el cumplimiento de la normativa aplicable en materia de protección de datos que incluye un conjunto de normas, procedimientos, instrucciones y guías, así como procedimientos para la atención de los derechos de los interesados, metodologías para la realización de análisis de riesgos para garantizar la protección los derechos y libertades de los interesados, análisis de nuevos tratamientos de datos personales que surjan y elaboración de las correspondientes evaluaciones de impacto en protección de datos personales.

A este respecto, se dispone de una metodología de análisis de riesgos de privacidad que aplican a los tratamientos de datos de carácter personal. De esta manera, se lleva a cabo un seguimiento de los posibles riesgos y los impactos asociados a los nuevos productos o servicios que requieren el tratamiento de datos personales (“privacidad desde el diseño”) y ante cualquier evento que pueda provocar un cambio significativo en un tratamiento existente, y se establecen medidas diferentes para su tratamiento. Este proceso se revisa periódicamente con el fin de perseguir la mejora continua y resulta de aplicación a todas las actividades de tratamiento de datos personales realizadas en beneficio de las distintas partes interesadas, incluidos los empleados, accionistas, clientes y proveedores.

Por tanto, todo tratamiento de datos de carácter personal debe pasar por un proceso de identificación de los riesgos para garantizar los derechos y libertades de los interesados, una valoración de dichos riesgos, en base a su probabilidad de ocurrencia y su impacto, y aplicar los correspondientes controles y medidas, tanto técnicas como organizativas, para reducir el nivel de riesgo a unos niveles tolerables, todo ello, de acuerdo a las guías y normas elaboradas por la Autoridad de Control.

En el Reino Unido, el análisis de riesgos se gestiona por parte de las filiales de Aena de múltiples maneras dependiendo del aspecto específico de la regulación en el que se esté centrando la atención. Esto incluye, entre otros, lo siguiente:

- Revisión de la nueva actividad de procesamiento propuesta.
- Revisión de cambios en la actividad de procesamiento existente.
- Revisión periódica de las actividades de tratamiento existentes.
- Revisión del nuevo sistema/plataforma.
- Revisión de nuevos encargados del tratamiento de datos de terceros.

Actualmente, los acuerdos de intercambio de datos se tienen en cuenta en todos los compromisos identificados de encargados de tratamiento de datos de terceros para salvaguardar la transferencia y la actividad de tratamiento posterior que llevan a cabo bajo las instrucciones del Aeropuerto de Londres-Luton. La intención es aprovechar este proceso emitiendo a todos los encargados de tratamiento externos propuestos una evaluación de protección de datos antes de la entrada en funcionamiento.

Una vez que se han completado las evaluaciones para cada una de las actividades enumeradas anteriormente, cualquier riesgo identificado se documenta y se asignan tareas de mitigación a las partes relevantes para que las completen antes de volver a revisarlos.

La aprobación se otorga en los casos en los que no se identifican riesgos o, después de la mitigación, los riesgos se reducen a un nivel aceptable.

En Brasil, los riesgos relacionados con la privacidad y la protección de datos se encuentran identificados en el mapa de riesgos de cumplimiento, con las correspondientes medidas de mitigación. Asimismo, para la filial ANB existe un Programa de Gobernanza de Protección de Datos con acciones orientadas a:

- Comunicaciones mensuales.
- Capacitación estándar obligatoria.
- Webinar interno.
- Actualización de ROPA.
- Cláusulas contractuales.
- Evaluación de terceros.
- Política de Seguridad de la Información.
- Política de Privacidad.

En cuanto a la filial BOAB, está pendiente el mapeo de datos personales.

⁵⁰ De acuerdo con la Política de Control y Gestión de Riesgos de la Compañía, los riesgos relacionados con la seguridad de los datos y el cumplimiento se incluyen en la categoría de riesgos denominados “legales y de cumplimiento”. Dado que el Mapa de Riesgos de la Compañía incorpora el modelo de gobierno, supervisión y revisión, es de aplicación a todos ellos el mismo modelo de gobierno. El Consejo de Administración establece el nivel de riesgo aceptable y define, actualiza y aprueba la Política de Control y Gestión de Riesgos utilizada por Aena. Posteriormente, el Comité de Dirección de Aena actualiza anualmente el mapa de riesgos bajo la supervisión del Comité de Auditoría a partir de los datos suministrados mensualmente por las distintas direcciones corporativas. El Código de Conducta de Aena establece que el incumplimiento de la legislación en materia de protección de datos puede dar lugar a la imposición de sanciones disciplinarias conforme a la legislación laboral en España en caso de infracción.

Medidas para garantizar el cumplimiento de la normativa. Auditorías

Aena desarrolla un programa de auditorías internas y revisiones “in situ” para la identificación de posibles fallos en materia de protección de datos y la implementación de recomendaciones. Todo ello enfocado a reforzar el nivel de cumplimiento de la normativa de protección de datos.

Como muestra de ello, en 2023, se han llevado a cabo un total de 5 revisiones “in situ” en España (3 en 2022), habiéndose detectado 53 deficiencias (34 en 2022) para los cuales se han desarrollado planes de acción. El Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, planea introducir auditorías internas periódicas in situ en 2024⁵¹.

Cultura corporativa en materia de protección de datos personales

Durante 2023, y con la misión de fomentar una cultura de protección de datos personales, se han llevado a cabo una serie de acciones formativas y de sensibilización en la materia que, en España, han contribuido a la capacitación de 4.679 empleados (988 empleados en 2022) y en Reino Unido de 231 (304 empleados en el 2022). Cabe destacar, que en Brasil

se imparte formación a toda la plantilla con el fin de difundir y dar a conocer el Programa de Gobernanza en Protección de Datos y, en 2023, 448 empleados (542 hasta 2022) han recibido formación sobre la Ley General de Protección de Datos brasileña (LGPD). Además, el área de TIC local lleva a cabo formaciones específicas en materia de controles de acceso y mejoras de seguridad.

Asimismo, en España los empleados son equipados con una serie de materiales e información general al respecto (planes de divulgación, procedimientos, guías, etc.) a través del portal de protección de datos publicado en la intranet. En las filiales de Aena en Brasil⁵² esta labor se realiza mediante el envío de comunicaciones internas a este respecto.

Además, en España, los Coordinadores de Protección de Datos del Grupo Aeroportuario participan periódicamente en videoconferencias donde el Delegado de Protección de Datos aborda los problemas más pertinentes que hayan surgido y aborda las dudas o preguntas que puedan tener los Coordinadores. En 2023, se han celebrado un total de 7 (16 en 2022). Por su parte, en Brasil se ha realizado una videoconferencia en la materia en 2023. Por último, cabe destacar la distribución periódica de píldoras divulgativas en materia de protección de datos, tanto en España como en Brasil, durante todo el año⁵³.

En Aena, en 2023 se han recibido 5 requerimientos de información de la Autoridad de Control en materia de protección de datos, y se ha detectado una brecha de seguridad de datos personales que se ha notificado a la Autoridad de Control y al interesado.

Indicadores sobre Protección de Datos (GRI 418-1)

	2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Total de casos identificados de filtraciones, robos o pérdidas de datos de clientes (nº)	0	0	0	0	1	0	0	1
Vulneraciones de la normativa de protección de datos y notificados al usuario (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Vulneraciones de datos personales (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Clientes afectados (nº)	0	0	0	0	1	0	0	1
Reclamaciones recibidas por terceras partes y corroboradas por la organización en material de protección de datos (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Reclamaciones de autoridades regulatorias en material de protección de datos (nº)	1	0	0	1	5	0	0	5

⁵¹ En Brasil, el área TIC ha implementado actuaciones en ciberseguridad en consonancia con las directrices del Grupo Aena, además de normativa interna, recursos de doble protección, comunicaciones, pruebas, etc. No obstante, no se ha realizado ninguna auditoría. Tampoco se han realizado auditorías de esta naturaleza en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido. Si bien, en 2022 se realizaron 44 revisiones y se detectaron 23 deficiencias.

⁵² Asimismo, en Brasil se han llevado a cabo videoconferencias realizadas por una consultoría externa, abordando el tema de eliminación y saneamiento de datos personales.

⁵³ Actuación no desarrollada en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.

1.3. Transparencia fiscal

Enfoque fiscal

(GRI 207-1)

El Consejo de Administración de Aena aprobó la estrategia fiscal en 2017 recogida en la Política Fiscal Corporativa, como órgano responsable de la misma, de acuerdo a lo establecido en su Reglamento⁵⁴. La visión de la estrategia fiscal se resume en gestionar los asuntos fiscales de una manera transparente, proactiva y responsable con todos los grupos de interés con el objetivo de cumplir con la legislación tributaria minimizando el riesgo reputacional, haciéndola compatible con la creación de valor para el accionista.

Este compromiso queda recogido formalmente en la Política Fiscal Corporativa de la Sociedad, aprobada por el Consejo de Administración, siendo aplicable al Grupo Aena, y tiene como objetivo asegurar el cumplimiento de la normativa tributaria aplicable, atendiendo al interés social de la Compañía, y procurar una adecuada coordinación de la política fiscal seguida por las demás entidades controladas por Aena, evitando riesgos e ineficiencias fiscales en la ejecución de las decisiones financieras y de explotación. Así, las filiales de Aena en Reino Unido y Brasil adoptan esta política, comprometiéndose en todo momento al cumplir la legislación aplicable a su actividad y sus obligaciones fiscales, así como a la asunción de las mejores prácticas fiscales, asumidas por Aena, entre ellas el seguimiento de las recomendaciones y directrices de la OCDE en esta materia.

En el Reino Unido, las sociedades del Grupo que operan en el Aeropuerto de Londres-Luton se encuentra adherido a la Política Fiscal Corporativa del Grupo

Gobernanza fiscal

(GRI 207-2)

El Consejo de Administración es el órgano responsable de la determinación de la política de control y gestión de riesgos, incluidos los fiscales. Por su parte, la Comisión de Auditoría se erige como órgano responsable de revisar y supervisar determinadas políticas corporativas, entre las cuales se encuentra la mencionada Política Fiscal Corporativa⁵⁵.

El responsable de la Dirección Económico-Financiera informa al Consejo de Administración, al menos dos veces al año, coincidiendo con la formulación de Cuentas

Anuales, así como con la presentación del Impuesto sobre Sociedades, de las políticas fiscales aplicadas, así como de las operaciones con impacto fiscal relevante.

Asimismo, entre las competencias de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática se encuentran las de comprender, promover, orientar y monitorear los objetivos, planes de acción, prácticas y políticas de la compañía en materia ambiental y social, procurando que las mismas tengan adecuadamente identificados e incluidos principios fiscales responsables, responsabilidades, objetivos y estrategias, etc.

Para alcanzar los ODS es fundamental el respeto y cumplimiento de las obligaciones establecidas y los compromisos asumidos en materia fiscal.

Entre los principios de actuación de la Política de Sostenibilidad, que toman como referencia los principios recogidos en el Pacto Mundial de las Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se incluyen el de garantizar la aplicación de los principios y prácticas tributarias responsables definidos en la Política Fiscal Corporativa y el Código de Conducta de Aena.

Control y gestión de riesgos

(GRI 2-26; 207-2)

En el mapa de riesgos de la Compañía se integran los riesgos fiscales bajo la categorización de riesgos "legales y de cumplimiento", estando sujetos de esta manera al modelo de gestión, seguimiento y revisión de riesgos de la Compañía. En base a la información recibida mensualmente de los distintos departamentos corporativos, se lleva a cabo actualización anual del mapa de riesgos bajo la supervisión de la Comisión de Auditoría⁵⁶.

Adicionalmente a lo anterior, tanto en España como en Reino Unido y Brasil, en el marco del sistema de control interno de la información financiera y del sistema de cumplimiento, se establecen medidas específicas enfocadas a prevenir y mitigar cualquier tipo de riesgo que pudiera estar relacionado con las prácticas de evasión fiscal.

⁵⁴ La Estrategia Fiscal puede consultarse en el capítulo "Enlaces de interés." Actualmente no se ha definido una periodicidad/frecuencia específica para la revisión de dicha Estrategia. Si bien, la Política fiscal es revisada anualmente, habiendo sido la última revisión el día 19 de diciembre de 2023.

⁵⁵ El Presidente de la Comisión de Auditoría informa al Consejo sobre los aspectos tratados en las diferentes reuniones de la Comisión, entre los que se incluyen, si procede, los aspectos relativos a la contribución fiscal de la Compañía.

⁵⁶ Adicionalmente, en el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los riesgos fiscales se evalúan continuamente con asesores fiscales especializados. Cualquier riesgo relacionado se añadirá al Registro de Riesgos del Grupo y, si procede, será posteriormente tratado en el Comité correspondiente, de acuerdo a lo descrito a la Política de riesgos en vigor.



Al igual que con el resto de asuntos, cualquier tercero puede dar a conocer a través del canal de denuncias cualquier conducta irregular y acto contra la ley, políticas y procedimientos de Aena, incluyendo las relacionadas con los aspectos fiscales y tributarios.

En materia de jurisdicciones no cooperativas, y de acuerdo con la Política Fiscal Corporativa, la Compañía no constituye sociedades ni realiza operaciones en paraísos fiscales con la finalidad de eludir sus obligaciones fiscales. De esta manera, Aena no tiene presencia, ni desarrolla ninguna actividad en aquellos territorios calificados como paraísos fiscales de acuerdo con la normativa española que resulta de aplicación.

Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal

(GRI 207-3)

Con el fin de respetar la legislación fiscal de cada jurisdicción en la que Aena desarrolla su actividad y reducir en nivel de riesgo, la Compañía procesa los asuntos fiscales en un marco de transparencia, proactividad y responsabilidad con sus grupos de interés,⁵⁷ asegurando que sus operaciones sean consistentes con la creación de valor.

Aena está adherida al Código de Buenas Prácticas Tributarias, desde 2017, y presenta el Informe de Transparencia Fiscal en línea con el compromiso de la Compañía en materia de fiscalidad responsable. Asimismo, ha sido reconocida como una de las 13 empresas del IBEX 35 premiada en el ejercicio 2023 con el sello "t", que otorga la Fundación Haz, reflejando la transparencia de la Compañía en materia fiscal.

En el marco de la Política Fiscal Corporativa de la Compañía, el Grupo incluye los principios de transparencia, confianza mutua y honestidad en sus relaciones con las autoridades fiscales, proporcionando la información y documentación solicitada en el menor tiempo posible y con la mayor cobertura. En esta línea, la Compañía publica en las Cuentas Anuales y en la web corporativa la contribución tributaria total, así como los impuestos satisfechos en las distintas jurisdicciones donde opera a través de sociedades controladas.

Asimismo, de acuerdo con el principio de integridad, recogido en la Política Fiscal Corporativa, la Compañía garantiza la observancia de la norma tributaria, así como el mantenimiento de una relación cooperativa y de buena fe con las distintas Administraciones Tributarias. En esta línea, la Compañía se compromete a la total colaboración con las Organizaciones Tributarias en cualquier procedimiento.

⁵⁷ A través de los mecanismos de comunicación y diálogo descritos en el apartado "Relación con Grupos de interés", contenido en el "Enfoque del documento", Aena se comunica de forma activa con todos sus grupos de interés para tratar todos aquellos asuntos que consideren incluyendo, en su caso, los relativos a las prácticas tributarias y fiscales de la Compañía"

1.3.1. Contribución fiscal

(GRI 201-4, 207-4)

La contribución fiscal⁵⁸ del Grupo Aena en el ejercicio 2023 ha ascendido a 902,20 M€ (526,5 M€ en 2022). Los impuestos soportados ascendieron a 735,7 M€ (455,7 M€ en 2022), siendo el más importante el impuesto sobre beneficios que sumó 433,3 M€.

La contribución fiscal en el ejercicio 2023 se reparte entre los 37,4 M€ de impuestos pagados en Reino Unido (4,1 % sobre el total) -32,5 M€ en 2022-, los 834,9 M€ en España (92,5 % sobre el total) -469 M€ en 2022-, y los 29,9 M€ en Brasil (3,3 % sobre el total) -24,9 M€ en 2022-.

Indicadores en materia fiscal (GRI 207-4, 201-4)

Jurisdicciones tributarias donde Aena tenga participaciones	Ingresos de transacciones intragrupo con otras jurisdicciones fiscales	Beneficio antes de impuestos	Impuestos retenidos y pagados en nombre de los empleados	Impuestos recaudados de los clientes en nombre de una autoridad fiscal	Posiciones fiscales inciertas significativas	Deuda intraempresarial	Impuestos sobre el beneficio de las sociedades pagados (criterio de caja)	Gasto contable del Impuesto sobre beneficio/pérdidas de las sociedades (excluir el impuesto diferido sobre beneficios y las provisiones para posiciones fiscales inciertas)	Otros impuestos o pagos a gobiernos
2023									
España	16,5	1.869,3	220,9	-0,5	-	19,8	414,4	454,5	153,2
Reino Unido	-	41,9	6	5,9	-	-	17,9	12,8	7,6
Brasil	-	158,6	10,9	14,9	-	-	1	53,4	4,1
2022									
España	11,7	1.110,9	192,03	-42,2	-	30	165,1	236,8	145,1
Reino Unido	-	16,2	3,9	13,7	-	-	8,9	6,3	6
Brasil	-	59,2	8,1	14,6	-	-	2,2	20,2	-

⁵⁸ Todos los datos relativos a la contribución fiscal de Aena han sido incluidos en las Cuentas Anuales y, por tanto, verificados por un auditor externo. Asimismo, con respecto a las subvenciones públicas recibidas por Aena, puede consultarse el detalle en las Cuentas Anuales. Adicionalmente, en lo que respecta a la información de Reino Unido, el Grupo London-Luton Airport reporta la información fiscal en sus Cuentas Anuales que son igualmente auditadas por un tercero independiente.

1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena

(GRI 2-22)

El rol del Grupo Aena en materia económica y social y el impacto que ejerce sobre el entorno en los que opera, ponen de relieve la importancia de la sostenibilidad en su gestión, como aspecto transversal a la misma.

Los objetivos en materia de Sostenibilidad se encuentran incluidos en el Plan Estratégico 2022-2026 de la Compañía lo que reafirma los sus compromisos adquiridos en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030.

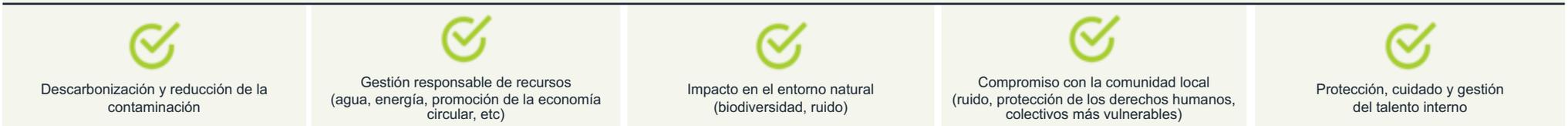
La Compañía adapta sus líneas de acción a las principales regiones en las que opera, compartiendo, en algunos casos, objetivos comunes. Así, en España, en 2021 se aprobó la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (ODS) y en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, su homólogo, la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 (Responsible Business Strategy).

En Brasil, se continua trabajando en la elaboración de un Plan Estratégico en materia de sostenibilidad, lo que incluye la vertiente ambiental y social, alineado con los principales objetivos corporativos y adaptado a las necesidades del entorno en el que opera.

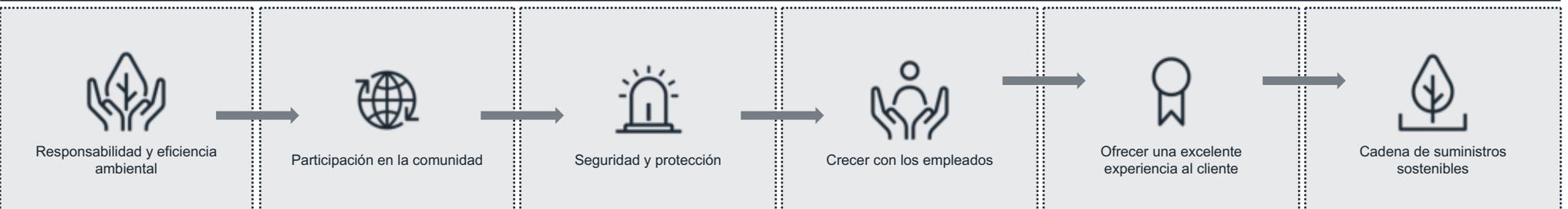
Con la mira puesta a la consecución de esta hoja de ruta, la Compañía configura su modelo de gobierno para garantizar su efectividad y correcto desarrollo, cara a afrontar los principales desafíos y retos ESG.

Los nuevos retos y las nuevas exigencias ambientales y sociales, con el consecuente impacto económico, en ningún caso constituyen un freno en el compromiso de Aena con la sostenibilidad. Más bien al contrario, se erigen como una oportunidad para reforzar su hoja de ruta en un nuevo contexto en el que priorizar los desafíos ESG, identificar las oportunidades de crecimiento asociadas y afianzar aún más la sostenibilidad en la estrategia de la compañía se consideran elementos clave.

Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y Plan Estratégico Aena 2022-2026



Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 (RBS), Reino Unido (Aeropuerto de Londres-Luton)





1.4.1. Política de Sostenibilidad

La Política de Sostenibilidad, aprobada en 2021 y actualizada en 2023, define y establece los principios, compromisos, objetivos y estrategia a seguir por el Grupo Aena para llevar a cabo su actividad, optimizando la contribución al desarrollo sostenible, y creando valor a largo plazo a lo largo de toda su cadena de valor, mediante un comportamiento ético y transparente. También define y establece los mecanismos de supervisión y control para garantizar la consecución de los mismos.

En este sentido, la Política, que resulta de aplicación al Grupo Aena, constituye el marco interno de referencia con el que la Compañía reafirma su compromiso con la creación de

valor a largo plazo para todos sus grupos de interés, velando por que su actividad se desarrolle de acuerdo con un conjunto de valores, principios, criterios y actitudes que promuevan un desarrollo social y medioambiental sostenible.

Entre sus principios de actuación se encuentran el de integrar la sostenibilidad en todas las áreas y niveles organizativos, trasladando esta cultura a todos los grupos de interés, velando por la gestión sostenible y el alineamiento con los objetivos de sostenibilidad social y ambiental a lo largo de toda la cadena de valor.

Compromiso Explícito con la Sostenibilidad

Política de Sostenibilidad, aplicable a aplicación a Aena en España y a cualquiera de las sociedades integradas en su grupo (en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio)

Estrategia de Sostenibilidad: 5 programas estratégicos

- Integrar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio y niveles organizativos de la Sociedad.
- Integrar el proceso de debida diligencia en materia de sostenibilidad en todos los procesos de la Sociedad.
- Mantener un compromiso firme con la calidad y la gestión ambiental.
- Asumir la lucha contra el cambio climático como prioridad estratégica.
- Análisis y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático.
- Minimizar los impactos ambientales (cambio climático, calidad del aire, gestión del ruido, gestión del agua y vertidos, afección a la biodiversidad y gestión de residuos peligrosos y no peligrosos).
- Velar por el desarrollo de las políticas sociales (derechos humanos, la diversidad, la igualdad de oportunidades, la seguridad y salud o la calidad).
- Respetar y promover los derechos humanos fundamentales reconocidos internacionalmente y oposición absoluta contra la esclavitud moderna.
- Proporcionar un entorno laboral seguro y saludable, caracterizado por la igualdad de oportunidades y la no discriminación, el fomento de la diversidad, la gestión, atracción y retención del talento, el desarrollo y la conciliación de la vida profesional y personal.
- Colaborar con terceros que persigan un fin social.
- Aportar valor en las áreas geográficas en las que opera.
- Contribuir al bienestar social y a la mejora de la calidad de vida.
- Asegurar la aplicación de los principios y prácticas tributarias responsables.
- Fomentar la innovación y la mejorar continua.
- Apoyar la adhesión de la Sociedad a proyectos o iniciativas de demostrada reputación y credibilidad para promover prácticas responsables.
- Impulsar los principios de transparencia, integridad y ética empresarial.
- Establecer los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés.
- Garantizar la rendición de cuentas.

- Neutralidad en carbono.**
- Aviación sostenible.**
- Uso responsable de recursos.**
- Comunidad y cadena de valor sostenible.**
- Compromiso Social.**





1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad

(GRI 2-9; 2-12; 2-13; 2-22; 3-3)

El compromiso del Consejo de Administración con la sostenibilidad queda formalizado a través de la mencionada Política de Sostenibilidad. En base a la misma, las atribuciones del Consejo de Administración incluyen la promoción y despliegue de dicho marco normativo interno.

Para garantizar la correcta materialización y puesta en marcha de la Estrategia de Sostenibilidad, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática incluye entre sus funciones conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social.⁵⁹

Asimismo, en materia de rendición de cuentas, cada Comisión tiene atribuidas competencias, entre la que se incluye el reporte de la información de sostenibilidad. Concretamente, el Consejo de Administración deberá elaborar, publicar y mantener actualizado el Plan de Acción Climática, así como los correspondientes Informes Actualizados anuales. Dichos informes recogen los avances efectuados por la Compañía en relación con los objetivos establecidos en el Plan de Acción Climática en vigor, que deberá ser elaborado de conformidad con las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima (ver apartado “2.2.1. Plan de Acción Climática”) y sometido a votación consultiva por parte de la JGA.

Como resultado de la Estrategia de Sostenibilidad, Aena ha creado la figura del Chief Green Officer, con el fin de convertir la sostenibilidad en un elemento fundamental en la toma de decisiones de la Compañía y afianzar el compromiso en esta materia con todas las partes interesadas.

Adicionalmente, la coordinación de las distintas áreas transversales en el despliegue de la Estrategia de Sostenibilidad y el apoyo en su implantación se lleva a cabo por un grupo de trabajo interno, que requiere de la involucración activa y directa de todas las áreas y los empleados.

Aena adopta los principales marcos de referencia internacionales promovidos por las Naciones Unidas para la gestión sostenible. Así, se compromete los Diez Principios del Pacto Mundial, los Principios Rectores sobre Empresa y Derechos Humanos y con los Diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible.

⁵⁹ El artículo 24 bis del Reglamento del Consejo de Administración regula las funciones de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática.

Gobernanza Sostenible



Aprobación

Consejo de Administración

- Aprobación del Plan de Acción Climática.
- Orientación y control de la estrategia, objetivos, riesgos y resultados en materias relacionadas con sostenibilidad.
- Apoyo de la Comisión de Auditoría en el proceso de supervisión del sistema de gestión de riesgos, asegurando la identificación, gestión y comunicación de los principales riesgos dentro de los niveles planificados.
- Seguimiento de los avances de la Estrategia de Sostenibilidad / Plan de Acción Climática (incluyendo actuaciones y riesgos asociados).



Supervisión, seguimiento y evaluación

Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática

- Impulsar, orientar y supervisar las políticas en materia ambiental y social.
- Seguimiento de las principales líneas estratégicas de sostenibilidad y colaboración a la Comisión de Auditoría en la supervisión de los riesgos asociados.
- Evaluar y verificar la actuación y el cumplimiento de la estrategia y prácticas en materia ambiental y social, asegurando que se enfoquen a alcanzar una mayor sostenibilidad, promuevan el interés social y la creación de valor a largo plazo y tengan en cuenta los legítimos intereses de los restantes grupos de interés, e informar sobre ello al Consejo de Administración.
- Validación de la evolución de la estrategia de sostenibilidad a futuro.

Reunión trimestral para garantizar un seguimiento periódico.

Chief Green Officer

Convertir la Sostenibilidad en un elemento fundamental en la toma de decisiones.
Afianzar el compromiso en esta materia con todas las partes interesadas.



Coordinación y apoyo

Grupo de trabajo interno

Coordinación de las áreas de negocio para el despliegue de la estrategia.
Apoyo a la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática.

Revisión periódica de las actuaciones



Aprobación

Dirección de Innovación, Sostenibilidad y experiencia del Cliente
Dirección de Organización y Recursos Humanos

Puesta en marcha y desarrollo

Todas las áreas organizativas y empleados con involucración directa y activa en las actuaciones.

1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad

(GRI 2-19; 3-3)

La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 en España está formada por 5 programas estratégicos con los que se da respuesta a algunos de los principales retos ESG identificados. Estos programas se desarrollan en 16 líneas de acción, alineadas con los ODS, que a su vez se despliegan en proyectos y acciones, y se concretan en una serie de metas.

La evolución de la Estrategia de Sostenibilidad se lleva a cabo en base a unos objetivos cuantitativos y KPIs específicos que se reportan de forma periódica.

La Estrategia de Sostenibilidad promueve la colaboración con terceros mediante grupos de trabajo y proyectos conjuntos con el

objetivo de minimizar su impacto en el entorno.

Esta nueva hoja de ruta, cuya inversión asociada se aproxima los 750 M€⁶⁰, posibilita el desempeño sostenible de la Compañía y de terceros, lo cual posiciona a Aena como tractor de la industria en sostenibilidad.

Asimismo, anualmente se revisa el grado de progreso hacia los objetivos marcados con el fin de promover y fomentar la consecución de todas las metas establecidas, la cual está ligada a la retribución de la plantilla a modo de incentivo⁶¹.

La Compañía liga la aprobación en la Junta General de Accionistas del Informe Actualizado de Acción Climática y el cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC a la retribución variable de los empleados.

Programas Estratégicos

	 Neutralidad en carbono	 Aviación sostenible	 Uso responsable de recursos	 Comunidad y cadena de valor sostenible	 Compromiso social	 Comunicación y transparencia
Líneas de Acción	Energías renovables. Eficiencia energética. Flota propia sostenible. Compensación de emisiones.	Propulsión limpia para aviones. Eficiencia en operaciones aeronáuticas. Flota ground handling sostenible.	Huella hídrica eficiente. Economía circular.	Movilidad sostenible Cooperación y concienciación Calidad del aire. Gestión del ruido. Preservación de la biodiversidad	Relación con la comunidad Gestión de personas	Garantizar la transparencia de los resultados obtenidos a raíz del plan. Comunicación con las agencias de calificación ESG y los accionistas.
Algunos objetivos estratégicos	<ul style="list-style-type: none"> > Aeropuertos neutros en carbono en 2026. > Reducción del consumo de agua por pasajero. > Reducción de los contaminantes atmosféricos (NOx, SOx, PM). > Zero Waste 2040. > Proteger y fomentar la biodiversidad local y global. 			<ul style="list-style-type: none"> > Limitar el impacto del ruido en las comunicaciones locales. > En 2026 triplicaremos respecto a 2019 el importe destinado a iniciativas de acción social. > Y en 2030, supondrá el 1% del beneficio neto. > Implementación de un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos. > Aumentar el número de mujeres en puestos de dirección 		
Algunos logros alcanzados	<p>100% del consumo eléctrico procedente de fuentes renovables en la red española y en el Aeropuerto de Londres-Luton.</p> <p>70 % de reducción de emisiones propias de CO2e en la red española (año base 2019).</p> <p>Desarrollo de un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos.</p>					



Inversión asociada, cercana a 750 M€


Nota: Se puede consultar el detalle de la Estrategia de Sostenibilidad 2021 - 2030 en la web de Aena. Asimismo, en el EINF se detallan y describen las diferentes líneas de actuación y los correspondientes objetivos (ver capítulos 2, 3 y 5)

⁶⁰ Presupuesto económico total de la Estrategia para el periodo 2021-2030.

⁶¹ En Reino Unido, como previamente fue indicado, se dispone de la Estrategia de Negocio Responsable, que contiene también 6 líneas de acción principales, alineadas con la Estrategia de Sostenibilidad en España. El detalle con la información sobre su grado de consecución y avance se puede consultar anualmente en el Informe de Sostenibilidad que publica el propio aeropuerto (para más información, ver apartado "Enlaces de interés"). Asimismo, a lo largo de este documento se informa del grado de desempeño del Aeropuerto en las diferentes materias ESG.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, como previamente fue indicado, si bien aún no se dispone de una Estrategia de Sostenibilidad propia, sí desarrollan actividades en materia ESG.



1.4.4. Contribución a los Objetivos de Desarrollo sostenible (ODS)

Los ODS, desde su aprobación en 2015, han sido inputs clave para la identificación de las mega tendencias y retos ESG del Grupo Aena. Estos objetivos han fortalecido su protagonismo en la Organización con la aprobación de la Política de Sostenibilidad y la formulación de la nueva Estrategia en 2021, así como la aprobación del Plan Estratégico.

En este sentido, los ODS se erigen como un elemento clave de la gestión empresarial de Aena, con sus correspondientes medidas de seguimiento que garantizan que las políticas contemplen las tres dimensiones del desarrollo sostenible -la social, la medioambiental y la económica- y aportan evidencias para una evaluación efectiva de los avances de la contribución.

El Grupo Aena formula y alinea su marco de actuación tomando los ODS como referencia, siendo consciente de la importancia que las empresas tienen sobre la consecución de estos objetivos.

El Consejo de Administración de Aena asume el compromiso de la Organización con los ODS.

Objetivos y beneficios estratégicos	ODS	Actuaciones destacadas y logros	Sección del informe
<p>Descarbonización y lucha contra el cambio climático</p> <p>Evolucionar hacia un modelo más sostenible mediante la puesta en marcha de actuaciones específicas como el uso de fuentes energéticas bajas en emisiones, la evolución hacia medios de desplazamiento limpios, el uso de combustibles sostenibles para la aviación, entre otros, trabajando de forma colaborativa con los grupos de interés.</p> <p>Reducir la huella de carbono de la Organización contribuyendo a la mitigación y adaptación al cambio climático.</p> <p>Siguiendo las directrices de TCFD realizar el análisis de riesgos y oportunidades de cambio climático y conocer el impacto del cambio climático en la Organización.</p> <p>Cumplir con los compromisos de descarbonización y actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar la lucha contra el cambio climático.</p>	  	<p>Votación consultiva y aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climático en la Junta General de Accionistas.</p> <p>Compra del 100% de energía de origen renovable en 2020, 2021 y 2022, en España y Reino Unido.</p> <p>Nivel 3 del programa ACA en aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Aeropuerto de Londres-Luton.</p> <p>Obtención del Nivel A- en el cuestionario de cambio climático de CDP.</p> <p>Inclusión de criterios ambientales en los pliegos de contratación y cláusulas de obligado cumplimiento.</p> <p>70 % de reducción de emisiones propias de CO₂e en la red española (año base 2019)</p> <p>106.920 Tn CO₂e Emisiones evitadas gracias a instalaciones de energías renovables propias y eficiencia energética y a la compra de energía eléctrica con origen renovable</p> <p>Adjudicación de nuevas plantas fotovoltaicas en los aeropuertos de Madrid y Barcelona.</p> <p>Promoción del uso de vehículo sostenible para acceder a los aeropuertos mediante un descuento del 10 % a los pasajeros socios del Club Aena que aparquen su vehículo con distintivo ambiental "0 emisiones" en los parkings del aeropuerto.</p> <p>Disposición de 2.086 puntos de recarga para vehículos eléctricos en lado tierra y aire de los aeropuertos de Aena en España.</p>	<p>Compromiso con el entorno</p> <p>Gestión social de nuestra cadena de valor Innovación</p> <p>Gobierno responsable</p>
<p>Protección del entorno y uso eficiente de los recursos</p> <p>Minimizar el impacto ambiental de las operaciones y reducir su huella mediante actuaciones, objetivos y metas orientados a disminuir la contaminación atmosférica, el consumo de agua y los residuos generados.</p> <p>Proteger la biodiversidad y riqueza natural del entorno en el que opera la Organización.</p> <p>Desarrollar una gestión hídrica que haga frente a la pérdida de disponibilidad y calidad de agua y realizar una gestión integrada de las fuentes de suministro de agua y de los riesgos derivados del cambio climático.</p> <p>Alcanzar el desperdicio cero (Zero Waste) en 2040.</p> <p>Cumplir con los compromisos de reducción de emisiones del programa europeo para reducir los impactos negativos en la salud de la contaminación del aire mediante soluciones innovadoras.</p> <p>Limitar el impacto del ruido en las comunidades locales.</p> <p>Proteger y fomentar la biodiversidad local y global.</p>	 	<p>Estrategia de Sostenibilidad.</p> <p>Plan estratégico para la gestión del agua. Cálculo huella hídrica.</p> <p>Fomentar la maximización del reciclaje y minimizar el volumen de residuos generados.</p> <p>Fomentar la colaboración y concienciación en economía circular.</p> <p>Línea de acción de calidad del aire que cubre tanto las emisiones generadas por operaciones propias como por terceros.</p> <p>Puesta en marcha de las actuaciones necesarias para actualizar los censos de los Planes de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de Alicante y Palma de Mallorca.</p> <p>Comienzo de los trabajos para la implantación del Sistema de Monitorización de Ruido en el Aeropuerto de Lanzarote.</p> <p>29.273 viviendas aisladas en el periodo 2000-2023 con un importe asociado de 361.592.376 € en los aeropuertos españoles y de Londres-Luton.</p> <p>Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido Fase IV de 13 aeropuertos.</p> <p>Iniciativas en aeropuertos para proteger la fauna local.</p> <p>Colaboración con la Fundación Saving the Amazon para la plantación de más de 10.000 árboles en la Amazonía.</p>	



Objetivos y beneficios estratégicos	ODS	Actuaciones destacadas y logros	Sección del informe
<p>Relación con la comunidad</p> <p>Promover e intercambiar valores culturales, la participación en la comunidad y la contribución al bienestar social.</p> <p>Favorecer el impacto positivo en el entorno, con el fin de contribuir activamente en la creación de ciudades más inclusivas y sostenibles en las zonas donde Aena opera y mitigar posibles impactos negativos.</p> <p>Contribuir al desarrollo de la comunidad en el que opera la Organización.</p> <p>Garantizar el respeto de los derechos humanos en toda la Organización y el cumplimiento de la normativa y las mejores prácticas vigentes.</p>	 	<p>Aena con la música: colaboración con la Fundación Teatro Real, Fundación Gran Teatro Liceu, Taller de Músics Escola de Música, Fundación Pau Casals.</p> <p>El Proyecto Aena con la Investigación está dotado con un importe máximo de 840.000 € para una duración total de 4 años.</p> <p>El Proyecto Aena con la Sociedad está dotado con un importe máximo de 460.000 € para una duración total de 2 años.</p> <p>Convenios con universidades.</p> <p>Inclusión de cláusulas sociales en los pliegos de contratación.</p> <p>Actualización de la Política de derechos humanos.</p> <p>Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos.</p> <p>3.847.005 € en aportaciones a fundaciones y asociaciones sin ánimo de lucro, en España y Reino Unido.</p>	
<p>Infraestructuras innovadoras y seguras que fomenten la diversidad e inclusión social y las modalidades de uso sostenibles</p> <p>Servicios innovadores, seguros y de calidad para garantizar la cohesión y conexión territorial y el transporte, asegurando la protección de todos sus usuarios y empleados en las instalaciones aeroportuarias</p> <p>Fomentar el uso del transporte aéreo proporcionando un servicio seguro y de calidad, garantizando la accesibilidad de todos.</p> <p>Asegurar la seguridad y protección de todos los usuarios de las instalaciones y servicios de la Organización y reducir al mínimo cualquier tipo de riesgo derivado de una falla.</p>	 		<p>Servicios Seguros y de Calidad</p> <p>Compromiso con la sociedad y los derechos humanos</p> <p>Innovación</p>

Objetivos y beneficios estratégicos	ODS	Actuaciones destacadas y logros	Sección del informe
<p>Fortalecer las alianzas para la consecución de objetivos sostenibles comunes</p> <p>Aportar soluciones a los retos globales gracias a la colaboración de todos. Reconocimiento de la importancia de las alianzas, de la comunicación y la transparencia como herramientas para la sensibilización y la consecución de metas.</p> <p>Contribuir con estas alianzas a reducir la desigualdad</p> <p>Afrontar de forma conjunta los retos a los que se enfrenta la Compañía compartiendo las mejores prácticas con terceros.</p> <p>Mejorar el diálogo y la comunicación con todos los grupos de interés.</p>	 	<p>Más de 4.029 m² a espacios solidarios, para dar voz a entidades sociales, y 19.008 m² dedicados a exposiciones culturales, suponiendo una aportación en especie de 366.485 euros en 2022.</p> <p>3.847.005 € en aportaciones a Fundaciones y entidades sin ánimo de lucro (570.106 € en Reino Unido, por parte del Aeropuerto de Londres-Luton y 3.276.900 € en España).</p> <p>Actualización de la Política Contra la Corrupción y el Fraude y de Cumplimiento Normativo.</p> <p>Constante coordinación y contacto con el Ministerio de Sanidad y los cuerpos y fuerza de seguridad y otros organismos para ofrecer el mejor servicio.</p> <p>Landings y plataformas específicas para mejorar la relación con los grupos de interés.</p>	<p>Modelo de gobierno sostenible</p> <p>Servicios Seguros y de Calidad</p>
<p>Crecimiento económico y sostenible y gestión de personas</p> <p>Generar entornos de trabajos diversos, seguros y atractivos, en los que el cuidado de los empleados, su desarrollo y formación son objetivos prioritarios. Fomentar la diversidad, la inclusión y la no discriminación.</p> <p>Promover la retención y atracción de empleados/talentos.</p> <p>Incrementar la motivación y el engagement de los empleados.</p> <p>Garantizar la salud y seguridad de los empleados y mejorar los índices de siniestralidad.</p>	    	<p>Plan de Igualdad en España.</p> <p>37,7 % del total de empleados en 2023 son mujeres en la Compañía.</p> <p>45,2 % de puestos de directivos, mandos intermedios o titulados ocupados por mujeres.</p> <p>Proyecto <i>Employer Branding</i> en España.</p> <p>Fomento de la conciliación</p> <p>Política de teletrabajo – trabajo no presencia en España y modalidad de trabajo híbrido en Reino Unido.</p> <p>Política de desconexión digital en España.</p> <p>1,56 % empleados con diversidad funcional en la Compañía.</p> <p>Convocatoria a entidades sociales, fundaciones o asociaciones para acciones de inserción laboral o de creación de empleo: 90000 €/anuales en España.</p> <p>Pertenencia a la red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGBTI en España.</p> <p>Apoyo psicológico a empleados.</p> <p>Brecha salarial inferior al 3% en España.</p>	<p>Cuestiones sociales y relativas al personal</p> <p>Gestión social de nuestra cadena de valor</p> <p>Compromiso con la sociedad y los derechos humanos</p>



1.5. Financiación sostenible. Taxonomía

(GRI 3-3)

Aena es evaluada por proveedores y analistas ESG periódicamente. Los resultados obtenidos reflejan una mejora en la puntuación recibida en los últimos años, muestra de su compromiso con la sostenibilidad. En esta línea, con el objetivo de buscar alternativas de

financiación que aporten un valor añadido para la sociedad y el medio ambiente e incorporar los factores ESG en sus decisiones de financiación, Aena dispone en la actualidad de varios instrumentos de financiación vinculados a compromisos sostenibles de la Compañía.⁶² Así, cabe destacar que, durante 2023, Aena ha firmado una línea de crédito sindicada sostenible por 2.000 millones de euros. La característica más destacada de esta operación es que el tipo de interés se fija en función no sólo del rating crediticio, sino también del cumplimiento de un objetivo de reducción de emisiones de CO₂.

Proveedor de puntuación ESG	Puntuación recibida		Financiación Asociada	Fecha de inicio ^(A)	Características del producto
	2022	2023			
 (Mejor puntuación: 0)	8,6	8,8	Contrato de préstamo con Intesa SanPaolo por importe de 500 Millones €	2021	Las condiciones económicas del préstamo están vinculadas, además de al tipo de interés ordinario, al ajuste ESG, basado en la evolución de parámetros de sostenibilidad, ligado al desempeño en materia ESG de Aena, que es evaluado por un proveedor ESG externo.
 (Mejor puntuación: 100)	65	68	Contrato de Préstamo con ICO por importe de 250 Millones €	2021	Las condiciones económicas del préstamo están vinculadas, además de al tipo de interés ordinario, al ajuste ESG, basado en la evolución de parámetros de sostenibilidad, ligado al desempeño en materia ESG de Aena, que es evaluado por un proveedor ESG externo.
 (Mejor puntuación: 10)	6,2				
 (Mejor puntuación: 5)	4,9	5			
 (Mejor puntuación: A)	A	A-			
 Member of Dow Jones Sustainability Indices Powered by the S&P Global CSA	64	67			

^(A) Vigente a fecha de este informe

⁶² En las Cuentas Anuales de la Compañía puede consultarse información sobre los importes dispuestos y sus costes en 2023.



Adicionalmente a lo anterior, cabe destacar que:

- Aena está incluida en el ranking “Europe’s Climate Leaders 2023”, realizado por el Financial Times.
- El Aeropuerto de Londres-Luton ha obtenido la máxima calificación en el Global Real Estate Sustainability Benchmark (GRESB).

Taxonomía de finanzas sostenibles

Introducción

El artículo 8, apartado 1, del Reglamento (UE) 2020/852 exige a las empresas sujetas a los artículos 19 bis o 29 bis de la Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo que divulguen la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas medioambientalmente sostenibles. El artículo 8, apartado 2, del Reglamento (UE) 2020/852 exige que las empresas no financieras divulguen información sobre la proporción del volumen de negocios, las inversiones en activos fijos y los gastos operativos («indicadores clave de resultados») de sus actividades relacionadas con activos o procesos vinculados a actividades económicas sostenibles desde el punto de vista ambiental.

Con el fin de desarrollar y concretar la información a publicar respecto de la taxonomía del artículo 8, la Comisión adoptó en julio de 2021 el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178, que es modificado por el reglamento delegado (UE) 2023/2486 publicado en junio de 2023, en cuyo artículo 5 se detallan las modificaciones realizadas para que las empresas no financieras puedan divulgar los indicadores clave de resultados, incluida cualquier información que los acompañe con arreglo al anexo V, que muestra las modificaciones de los anexos I y II del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 relativo a la divulgación de actividades taxonómicas.

En base a lo anterior, Aena divulga en los siguientes apartados la información relativa a los indicadores clave de resultados, política contable, evaluación del cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852 y la información contextual que sea de aplicación para facilitar el entendimiento de esta información.

En el presente informe se continúa con el proceso del año anterior y se incorpora en el análisis la información relativa a las actividades económicas elegibles y no elegibles para los nuevos objetivos ambientales en volumen de negocio, inversiones en activos fijos y gastos operativos y las modificaciones de divulgación de indicadores clave de resultados para empresas no financieras, según lo establecido en el Reglamento Delegado (UE) 2023/2486.

A fin de garantizar un reporte efectivo en materia de taxonomía, durante el ejercicio 2023 Aena ha trabajado en procedimentar el proceso a seguir para la obtención de la información en tiempo y forma, incluyendo el análisis del flujo de información, las áreas involucradas y los sistemas IT que se utilizan.

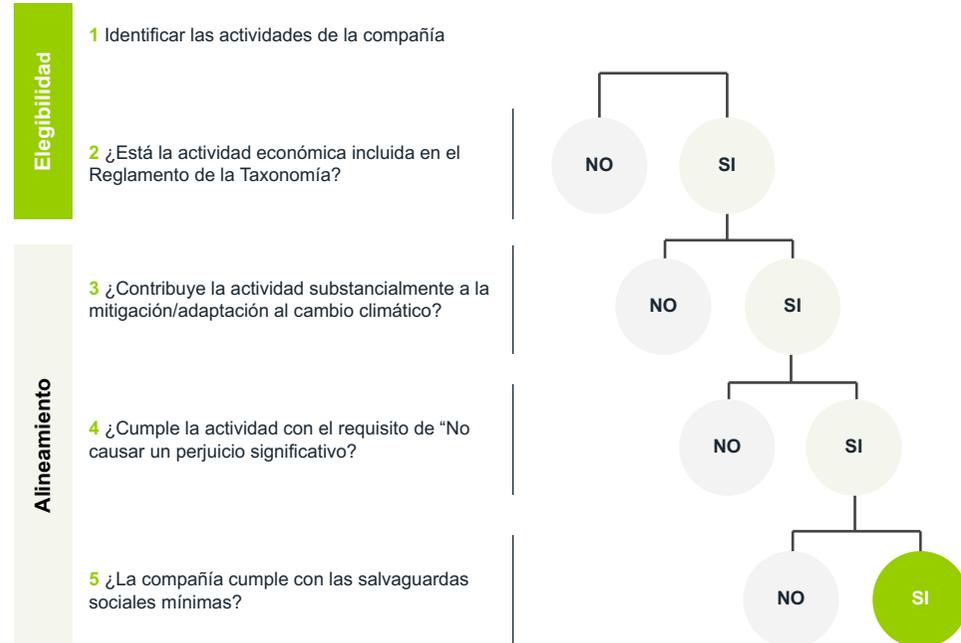
Política contable

En este apartado se explica la forma en que el volumen de negocios, las inversiones en activos fijos y los gastos operativos han sido determinados y asignados al numerador y la base sobre la que el volumen de negocios, las inversiones en activos fijos y los gastos operativos se han calculado incluyendo, si aplica, cualquier análisis en la asignación de ingresos o gastos a distintas actividades económicas.

	Volumen de negocios	CapEx	OpEx
Tratamiento de la información financiera para el cálculo de los % de elegibilidad y alineamiento	<p>Obtención de la información a partir de la extracción de ingresos del sistema contable clasificada por el código de cada aeropuerto y la actividad económica a la que pertenecían dichos ingresos. Se ha aplicado el tipo de cambio medio correspondiente con las distintas monedas, para trasladar las cifras a euros.</p> <p>En los desgloses de volumen de negocios aparecían partidas de ingresos negativas (descuentos, devoluciones...). La respuesta a la pregunta 13 de las FAQs sobre la taxonomía de la UE emitidas por la Comisión Europea en octubre de 2022, indica "Los ingresos negativos pueden ser tratados como valor de 0% para su elegibilidad taxonómica en el reporte". Con el objetivo de llevar a cabo un tratamiento homogéneo de la información, se han considerado todas las partidas negativas de ingresos como valor cero.</p>	<p>Obtención de la información a partir de las altas de activos tangibles e intangibles del sistema de inversiones. La extracción incorpora el código de inversión, aeropuerto asociado, descripción de la inversión y el importe de altas de activos durante el ejercicio.</p> <p>Además, Aena cuenta con un plan CapEx en el horizonte 2022-26 relativo al negocio regulado de Aena. Dicho Plan se rige por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) aprobado por el Consejo de Ministros el 28 de septiembre de 2021 en cumplimiento de lo establecido en la Ley 18/2014 y regula los servicios aeroportuarios básicos: los prestados a aeronaves y pasajeros.</p> <p>Adicionalmente, cada año se revisan las inversiones previstas pudiendo ampliarse o reducirse las actuaciones en función de las nuevas necesidades las cuales se plasman en los Planes Operativos de cada aeropuerto y que son aprobadas por el Consejo de Administración de Aena.</p> <p>Los datos proporcionados se basan en ejecución real y no en planificación, por lo que puede haber alguna variación con respecto a lo establecido en el DORA.</p> <p>Respecto a las inversiones derivadas de negocio no regulado, estas se incluyen junto con las inversiones del DORA en el Plan Estratégico de Aena 2022-26 aprobado por el Presidente, Consejero delegado y los dos Directores Generales.</p>	<p>Obtención de la información a partir de los gastos operativos (contemplados en la taxonomía) del sistema de contabilidad, correspondientes a las partidas de los aeropuertos. Se ha aplicado el tipo de cambio medio correspondiente con las distintas monedas, para trasladar las cifras a euros. Las partidas de gastos incluidas son las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> Las medidas de renovación de edificios Los arrendamientos a corto plazo El mantenimiento y las reparaciones. Inversiones en I+D no capitalizadas <p>Puesto que la extracción permite identificar el OpEx por aeropuerto, pero no permite la misma división por actividad taxonómica, se ha considerado la respuesta a la pregunta 30 de las FAQs sobre la taxonomía de la UE emitidas por la Comisión Europea el 19 de diciembre de 2022, que indica que "las entidades que informan deben usar una métrica no financiera que proporcione una asignación precisa del CapEx a una actividad alineada con la taxonomía.[...] Debiendo aportar información sobre la asignación del CapEx a múltiples proyectos y la metodología para asignar el CapEx a las actividades alineadas con la Taxonomía". Aena ha aplicado este mismo criterio para asignar el OpEx mediante una imputación indirecta de los costes OpEx en función del reparto de los ingresos por actividad y aeropuerto, que permita llevar a cabo el análisis de elegibilidad y alineamiento por actividad.</p>
Cálculo de la elegibilidad	<p>Cálculo del denominador: importe neto de la cifra de negocio consolidada del grupo Aena.</p> <p>Cálculo del numerador: importe neto de la cifra de negocio asociado a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas para las que se han identificado actividades elegibles (ver apartado 4 a. a. Identificación de las actividades elegibles).</p>	<p>Cálculo del denominador: suma de las altas de inversiones de capital consolidadas del grupo vinculadas a inmovilizado material e intangible.</p> <p>Cálculo del numerador: suma de las altas de inversiones de capital asociadas a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas para las que se han identificado actividades elegibles (ver apartado 4 a. a. Identificación de las actividades elegibles) vinculadas al inmovilizado material y al inmovilizado intangible.</p>	<p>Cálculo del denominador: suma de los costes consolidados del grupo relacionados con el mantenimiento de la operación del negocio, en los que se han incluido las partidas relacionadas con:</p> <ol style="list-style-type: none"> Las medidas de renovación de edificios Los arrendamientos a corto plazo El mantenimiento y las reparaciones, así como todos los gastos vinculados a los contratos de concesiones que forman parte del activo de la organización. Las inversiones en I+D no capitalizadas <p>Para facilitar la extracción de los tipos de gasto, se ha realizado una asociación a las cuentas contables 620. Gastos en investigación y desarrollo del ejercicio, 622. Reparaciones y conservación, y 621. Arrendamientos y cánones.</p> <p>Cálculo del numerador: suma de los costes asociados a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas relacionados con el mantenimiento de la operación del negocio para las que se han identificado actividades elegibles.</p>
Cálculos de alineamiento	<p>Cálculo del denominador: se emplea mismo valor que el detallado en la sección anterior.</p> <p>Cálculo del numerador: para su cálculo se procede aplicando los siguientes pasos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Evaluación del cumplimiento total o parcial de los CCS y DNSH de acuerdo con las interpretaciones recogidas en el apartado siguiente del presente documento para cada unidad mínima de gestión (aeropuerto). Evaluación del cumplimiento de las garantías mínimas sociales a nivel grupo Aena. Suma del 100% o parte proporcional (en función del grado de cumplimiento de los CCS) de los importes calculados como elegibles para cada unidad mínima de gestión (aplicados a cada KPI) cuando: <ol style="list-style-type: none"> se haya concluido que la unidad mínima de gestión analizada cumpla con los criterios de CCS y DNSH. se ha concluido que el grupo cumple los criterios establecidos en las garantías mínimas sociales. 		

Evaluación del cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852

El proceso llevado a cabo por Aena para identificar las actividades económicas elegibles según la taxonomía y que se ajustan a la taxonomía ha sido el siguiente:



a) Identificación de las actividades elegibles

Para determinar si las actividades económicas desarrolladas por Aena son elegibles según la taxonomía de la UE se ha llevado a cabo un análisis sobre los descriptivos de las actividades presentes en los siguientes documentos:

- Anexos I y II del Reglamento Delegado 2021/2139, para los objetivos climáticos.
- Anexo I, II, III y IV del Reglamento Delegado 2023/2486, para los cuatro objetivos ambientales

Este estudio permite que Aena evalúe el ajuste de su actividad a dichas descripciones y se aplica en 46 aeropuertos y 2 helipuertos nacionales y 18 aeropuertos internacionales (17 en Brasil y 1 en Reino Unido). La naturaleza de las actividades económicas de Aena se puede distinguir en tres categorías:

- Actividad aeronáutica (regulada):
 - Actividades desarrolladas en el lado aire: aterrizaje y servicios de tránsito de aeródromo; estacionamiento de aeronaves; uso de pasarelas telescópicas; sistema de energía de 400 Hz; combustibles y lubricantes; servicios de asistencia en tierra; y otros servicios.
 - Actividades desarrolladas en el lado tierra: mostradores de facturación y self bag drop; máquinas de facturación automática de pasajeros; y asistencia a pasajeros, personas con movilidad reducida y seguridad.
- Actividad comercial:
 - Actividad en el edificio de la terminal: arrendamiento de espacios para restauración y tiendas; arrendamiento de espacios publicitarios; arrendamiento de espacios para la instalación de máquinas de vending, cajeros automáticos y otros; uso de zonas VIP y Fast Track.
 - Actividad fuera del edificio de la terminal: parkings de pasajeros; rent a car.
- Actividad de Real Estate: leases inmobiliarios; arrendamientos de hangares; arrendamiento de naves logísticas; arrendamiento de terrenos; otras operaciones de real estate.

La actividad principal de Aena es la gestión de aeropuertos, la cual incluye todos los servicios relacionados con el propio tráfico aeroportuario y el transporte aéreo.

En el proceso de identificación de actividades elegibles para el ejercicio 2023 se mantienen las aclaraciones publicadas por la Comisión Europea durante el año 2022 en los documentos de FAQ:

- La elegibilidad representa el potencial para que una actividad cubierta por el Reglamento delegado del Clima se alinee en el futuro (contribuyendo así al objetivo de mitigación y/o adaptación al cambio climático).
- Para identificar actividades elegibles en la empresa, no es necesario considerar calificadores ni cumplir con los criterios de contribución sustancial.

De acuerdo con esta interpretación y con las actividades listadas en el Reglamento Delegado 2021/2139 y en el Reglamento Delegado 2023/2486, las actividades económicas desarrolladas por Aena son las siguientes:

- Actividades que se encuentran identificadas en el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 y su modificación que contribuyen a la mitigación del cambio climático:

- 6.15: “Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos”: Aena explota aparcamientos para pasajeros dotados con puntos de recarga que permitan el funcionamiento con cero emisiones del transporte por carretera.
Dado que no existe una transición completa al transporte por carretera cero emisiones, el potencial actual para adaptar todas las plazas de aparcamiento se establece a partir de los umbrales normativos respecto a las plazas de aparcamiento que deben tener puntos de recarga antes de 2025 y 2030.
 - 6.17: “Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica”: Aena explota infraestructuras necesarias para la explotación con cero emisiones de CO₂ (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos, entre ellas, suministro de 400Hz y PCA, puesta a disposición de pasarelas y estacionamientos de aeronaves que podrían equiparse con 400Hz y PCA, y aquellas operaciones propias con potencial de ser cero emisiones (handling y catering).
 - 7.7: “Adquisición y propiedad de edificios”: Aena compra bienes inmuebles y/o ejerce los derechos de propiedad de los mismos (actividades desarrolladas dentro de la terminal, y la actividad de real estate fuera del edificio terminal, salvo el arrendamiento de terrenos) que considera elegible bajo el epígrafe 7.7 del Anexo I. Según la FAQ 158 publicada en diciembre de 2022, los ingresos derivados de la propiedad del edificio, por ejemplo, los alquileres, pueden considerarse independientemente de las actividades que se desarrollen en un edificio, mencionando concretamente los ingresos generados por los gestores de aeropuertos en el desarrollo de su actividad (concretamente se mencionaban: tiendas libres de impuestos, operaciones de asistencia en tierra). Esta actividad incluye el alquiler de espacios y la puesta a disposición de instalaciones a los usuarios en edificios terminales, centros logísticos de carga, hangares, oficinas y otro tipo de edificios titularidad de Aena.
 - Por otro lado, Aena lleva a cabo compra de productos/servicios ligados a otras actividades económicas elegibles según taxonomía que no generan un volumen de negocio, pero sí conllevan inversiones como son:
 - 6.5: Transporte por motocicletas, turismo y vehículos comerciales ligeros.
 - 6.20: Operaciones de asistencia en tierra de transporte aéreo (actividad añadida en la modificación del acto climático y de la que, por tanto, solo hay que reportar elegibilidad en 2023).
 - 7.3: Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.
 - 7.4: Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios.
 - 7.6. Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable.
 - Actividades que se encuentran identificadas en los Anexos I, II, III y IV del Reglamento Delegado 2023/2486, para los cuatro objetivos ambientales, de las que en este ejercicio solo es necesario reportar elegibilidad con la taxonomía y no alineamiento:
 - Actividades del Anexo I del Reglamento Delegado 2023/2486 que contribuyen al uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos:
 - 2.2 “Tratamiento de aguas residuales urbanas”: Aena explota y mantiene estaciones de depuración de aguas residuales en algunos de sus aeropuertos.
 - Actividades del Anexo II del Reglamento Delegado 2023/2486 que contribuyen a la transición hacia una economía circular
 - 2.2 “Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano”: Aena mantiene y explota instalaciones de recogida de lluvias y aguas pluviales que se utilizan para sustituir el agua procedente de la captación o de los sistemas de suministro de agua potable.
 - 3.4 “Mantenimiento de carreteras y autopistas”: Aena en su operativa realiza trabajos de mantenimiento en sus viales de acceso, pistas de rodaje de aeronaves y plataformas.
 - Actividades del Anexo III del Reglamento Delegado 2023/2486 que contribuyen a la prevención y el control de la contaminación:
 - 2.4 “Saneamiento de terrenos y zonas contaminadas”: Aena promueve el saneamiento de suelos y gestiona una red de control piezométrico para controlar la calidad del suelo y de las aguas subterráneas asociadas de sus aeropuertos.
- b) Identificación de las actividades que se ajustan a la taxonomía (alineación)**
- En este ejercicio únicamente se debe reportar el alineamiento de las actividades recogidas en el Reglamento Delegado 2021/2139 de objetivos climáticos.
- Para determinar el entendimiento de los criterios de contribución sustancial, DNSH y garantías mínimas sociales Aena ha llevado a cabo:
- Un análisis cualitativo de los criterios técnicos de selección (criterios de contribución sustancial, DNSH y garantías mínimas sociales).
 - Una interpretación para evaluar los criterios técnicos de selección para cada una de las actividades elegibles.
 - Un seguimiento y evaluación de los enfoques interpretativos sobre los CCS, DNSH y garantías mínimas por parte del sector, así como la realización de un análisis comparativo sobre los enfoques publicados de otras compañías con actividades afines a las desarrolladas por Aena.

- Un seguimiento y evaluación de la información aclaratoria publicada por la Comisión Europea a través de las FAQ.

Tras la realización de las acciones descritas, se concluye que existen ciertas limitaciones en los criterios descritos en la taxonomía para evaluar los requerimientos de alineamiento, que dan pie a potenciales interpretaciones sobre cómo se debe evaluar el cumplimiento de dichos criterios. Por tanto, bajo el margen interpretativo, se han llevado a cabo una serie de asunciones descritas a continuación para cada actividad económica, que estarían sujetas a posibles cambios a medida que la Comisión Europea se pronuncie o publique posibles aclaraciones sobre la aplicación del reglamento delegado.

c) Evaluación de los criterios técnicos de selección por actividad

i. Criterios de contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

- 6.5: Transporte por motocicletas, turismo y vehículos comerciales ligeros

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 y su modificación recoge la actividad 6.5 “Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros” que engloba actividades que se ajustan con “Adquisición, financiación, alquiler, leasing y explotación de vehículos clasificados en las categorías M1 y N1, que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 715/2007, o en la categoría L (vehículos de dos y tres ruedas y cuatriciclos)”.

La actividad 6.5 hace referencia a aquellas actividades relativas a la compra de vehículos cuyas características permita el cumplimiento de la legislación relacionada con la eliminación de emisiones.

Por todo lo anteriormente expuesto, Aena considera que las medidas llevadas a cabo en la compra de vehículo eléctricos son acciones con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial se ha llevado a cabo por inversión y por aeropuerto, considerando el texto recogido en el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139, no habiendo sido necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

- 6.15: Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos.

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 hace referencia a las actividades susceptibles a contribuir a la mitigación del cambio climático. En dicho listado se recoge la actividad 6.15 “Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos” que engloba actividades que se ajusten con la “Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de infraestructuras necesaria para el transporte por carretera con cero emisiones de CO₂ (emisiones de escape), así como de la infraestructura destinada a transbordos y al transporte urbano”.

La actividad 6.15 identifica en el criterio de contribución sustancial 1.a los puntos de recarga eléctricos como infraestructuras básicas necesarias para el transporte de vehículos con cero emisiones de CO₂. En el caso de Aena, se ha considerado que son elementos necesarios siendo puntos de transbordo entre modos de transporte, como es el caso de los aeropuertos. Asimismo, avanzar en medidas que impulsen la transformación del parque de vehículos de combustión fósil hacia un parque de vehículos con cero emisiones, dependerá en gran medida de la disponibilidad de puntos de recarga o la incentivación de la circulación de vehículos con cero emisiones a través de tarificaciones especiales (como es el caso de los aparcamientos de pasajeros de Aena, que cuentan con descuentos en las tarifas para vehículos eléctricos).

Por todo lo expuesto, Aena considera que los aparcamientos son infraestructuras con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando estos cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial de esta actividad se ha llevado a cabo por aeropuerto considerando lo siguiente:

Reglamento Delegado 2021/2139	Evaluación del cumplimiento de CCS
<p>1. La actividad cumple uno o varios de los criterios siguientes:</p> <p>a. la infraestructura está destinada a la circulación de vehículos con cero emisiones de escape de CO₂: puntos de recarga eléctrica, mejoras en la conexión de la red eléctrica, estaciones de repostaje de hidrógeno o carreteras eléctricas</p>	<p>El criterio aplicado por Aena de cumplimiento con el CCS es que la infraestructura (aparcamiento) tenga instalados puntos de recarga para vehículos en las plazas de aparcamiento. Se interpreta que dicho cumplimiento puede darse de forma parcial, considerando un grado de alineamiento que deberá aplicarse sobre el volumen de negocio, OpEx y CapEx asociado a cada aparcamiento y que se calculará como: número de plazas de aparcamiento con puntos de recarga eléctrica / Total número de plazas de aparcamiento.</p>
<p>b. la infraestructura y las instalaciones se destinan al transbordo de mercancías entre los modos: infraestructura de la terminal y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo de mercancías.</p>	<p>No considerado en la evaluación.</p>
<p>c. la infraestructura y las instalaciones se destinan al transporte público urbano y suburbano de pasajeros, incluidos los sistemas de señalización asociados para los sistemas de transporte por metro, tranvía y ferrocarril.</p>	<p>El criterio aplicado por Aena para cumplir con el CCS es que la infraestructura está destinada al transporte público de pasajeros (únicamente aplicable a partidas de CapEx relacionado con el servicio de lanzaderas entre aeropuertos etc.).</p>
<p>2. La infraestructura no se destina al transporte ni el almacenamiento</p>	<p>El criterio aplicado por Aena para cumplir con el CCS es que la infraestructura gestionada no se dedica en exclusividad al transporte ni almacenamiento de combustibles fósiles.</p>

• **6.17: Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica.**

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 y su modificación recoge la actividad 6.17 “Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica” que engloba actividades que se ajusten con la “Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de infraestructuras necesarias para la explotación con cero emisiones de CO₂ (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos, y para el suministro fijo de energía eléctrica y de aire acondicionado en tierra a aeronaves estacionadas, así como a la infraestructura dedicada al transbordo por ferrocarril y por vías navegables”.

La actividad 6.17 no define concretamente qué infraestructuras engloba esta actividad, refiriéndose a ellas como aquellas “necesarias para la explotación con cero emisiones de CO₂ (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos”. Los puntos de estacionamiento para aeronaves y los de pasarela que se encuentran equipados con puntos de suministro eléctrico de 400Hz y aire acondicionado (PCA) en lado aire contribuyen a la reducción de emisiones al permitir que no utilicen otros medios de generación de energía a partir de combustible fósil. En relación con las operaciones propias en el lado aire, el uso de vehículos eléctricos sustituyendo a los de combustión para llevar a cabo las operaciones de los agentes handling, permite que dicha operación se realice con cero emisiones de CO₂.

Por todo lo anteriormente expuesto, Aena considera que la actividad que realiza en relación con el suministro de 400Hz y PCA, disponibles en los puestos de estacionamientos de aeronaves y aquellas operaciones propias con potencial de ser cero emisiones como es el caso de los agentes handling, tienen potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial se ha llevado a cabo por aeropuerto considerando lo siguiente:

Reglamento Delegado 2021/2139	Evaluación del cumplimiento de CCS
<p>1. La actividad cumple uno o varios de los criterios siguientes:</p> <p>a. la infraestructura está destinada a la explotación de aeronaves con cero emisiones de escape de CO₂: recarga de electricidad y repostaje de hidrógeno.</p>	<p>No considerado en la evaluación.</p>
<p>b. la infraestructura se destina al suministro fijo de energía eléctrica y aire acondicionado en tierra a aeronaves estacionadas.</p>	<p>El criterio aplicado por Aena para cumplir con el CCS es que la infraestructura (Puestos de estacionamiento) tenga instalados puntos de suministro de 400Hz y PCA. Se interpreta que dicho cumplimiento puede darse de forma parcial, considerando un grado de alineamiento que deberá aplicarse sobre el volumen de negocio, OpEx y CapEx asociado a cada aeropuerto y que se calculará como: número de puntos de estacionamiento de contacto (con pasarela) y remotos, equipados con PCA / Total puntos de estacionamiento.</p>
<p>c. la infraestructura está destinada al desempeño con cero emisiones directas de las operaciones propias del aeropuerto: puntos de recarga eléctrica, mejoras en la conexión de la red eléctrica, estaciones de repostaje de hidrógeno.</p>	<p>El criterio aplicado por Aena para cumplir con el CCS es que la infraestructura destinada a operaciones propias del aeropuerto (agentes handling) cuenta con puntos de recarga eléctrica para equipos y vehículos eléctricos.</p>
<p>2. La infraestructura no se destina al transporte ni el almacenamiento de combustibles fósiles.</p>	<p>El criterio aplicado por Aena para cumplir con el CCS es que la infraestructura no se dedica en exclusividad al transporte ni almacenamiento de combustibles fósiles. Para su evaluación se contrasta que los ingresos por combustible y lubricantes representen menos del 5% del total del aeropuerto. Adicionalmente los ingresos por combustible y lubricantes son considerados como no elegibles y por lo tanto no forman parte del numerador tanto en el KPI de elegibilidad como de alineamiento.</p>

- 7.3: Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 recoge la actividad 7.3 “Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética” que engloba actividades que se ajustan con “Medidas individuales de renovación que consisten en la instalación, el mantenimiento o la reparación de equipos de eficiencia energética”.

La actividad 7.3 hace referencia a aquellas actividades relativas a equipos de eficiencia energética y medidas llevadas a cabo para mejorar la eficiencia energética.

Por todo lo anteriormente expuesto, Aena considera que las medidas llevadas a cabo para mejorar la eficiencia energética son acciones con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del reglamento delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial se ha llevado a cabo por inversión y por aeropuerto, considerando el texto recogido en el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139, no habiendo sido necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

- 7.4: Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)

El anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 hace referencia a las actividades susceptibles a contribuir a la mitigación del cambio climático. En dicho listado se recoge la actividad 7.4 “Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)”.

La actividad 7.4 hace referencia a aquellas actividades relativas a la instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios y en plazas de aparcamiento anexas a los edificios. Aena considera todas las inversiones destinadas a esta actividad tanto en aparcamientos comerciales como en los de empleados.

Por todo lo anteriormente expuesto, Aena considera que las medidas llevadas a cabo la instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios y en plazas de aparcamiento anexas a los edificios son acciones con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial se ha llevado a cabo por inversión y por aeropuerto, considerando el texto recogido en el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139, no habiendo sido necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

- 7.6: Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable.

El anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 hace referencia a las actividades susceptibles a contribuir a la mitigación del cambio climático. En dicho listado se recoge la actividad 7.6 “Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable”.

A este respecto, Aena considera que las instalaciones relativas a la producción de energía renovable son instalaciones con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial se ha llevado a cabo por inversión y por aeropuerto, considerando el texto recogido en el anexo I del reglamento delegado 2021/2139, no habiendo sido necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

- 7.7: Adquisición y propiedad de edificios.

El anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 hace referencia a las actividades susceptibles a contribuir a la mitigación del cambio climático. En dicho listado se recoge la actividad 7.7 “Adquisición y propiedad de edificios” que engloba la adquisición de bienes raíces y ejercicio de los derechos de propiedad de esos bienes.

Según la FAQ 158 publicada en diciembre de 2022, los ingresos derivados de la propiedad del edificio, p.e. las rentas, pueden considerarse independientemente de las actividades que se desarrollen en un edificio, mencionando concretamente los ingresos generados por los gestores de aeropuertos en el desarrollo de su actividad (concretamente se mencionaban en sus ejemplos: tiendas libres de impuestos, operaciones de asistencia en tierra).

Aena genera volumen de negocio, OpEx y CapEx derivado de la explotación de los derechos de propiedad de edificio como son los diferentes arrendamientos de espacios (restauración, tiendas, máquinas de vending, cajeros, espacios publicitarios, mostradores de facturación...) y puesta a disposición de instalaciones (zona vip, fast track, zonas de tránsito de pasajeros, seguridad...) en terminales o el arrendamiento de espacios en otros edificios en propiedad (hangares, naves logísticas, oficinas...).

Por todo lo anteriormente expuesto, Aena considera que la actividad derivada de la explotación de los edificios que son de su propiedad tiene potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial se ha llevado a cabo por aeropuerto y edificio, considerando lo siguiente:

Reglamento Delegado 2021/2139

Evaluación del cumplimiento de CCS

1. En el caso de los edificios construidos antes del 31 de diciembre de 2020, el edificio tiene un certificado de eficiencia energética de clase A como mínimo. Como alternativa, el edificio forma parte del 15 % de los edificios más energéticamente eficientes del parque inmobiliario nacional o regional en términos de demanda de energía primaria (PED, por sus siglas en inglés) operativa, lo que se demuestra con pruebas adecuadas, comparando al menos la eficiencia del bien pertinente con la eficiencia del parque inmobiliario nacional o regional construido antes del 31 de diciembre de 2020 y estableciendo una diferencia al menos entre edificios residenciales y no residenciales.

El criterio de cumplimiento con el CCS es que el edificio cuenta con un certificado de eficiencia energética mayor o igual al 15% de los edificios más energéticamente eficientes del parque inmobiliario nacional.
Se han utilizado los datos del último Informe "Estados de la Certificación Energética de los Edificios" del IDAE^(A) a partir de los que se concluye que la calificación energética del 15% de los edificios más eficientes energéticamente del parque inmobiliario español se corresponde con la letra "D". Por tanto, se considera que los edificios con certificación energética comprendida entre la "A" y la "D" cumplen con el criterio de contribución sustancial.

2. En el caso de los edificios construidos después del 31 de diciembre de 2020, el edificio cumple los criterios establecidos en la sección 7.1 del presente anexo que sean pertinentes en el momento de la adquisición.

No considerado en la evaluación.

3. Si el edificio es un edificio no residencial de grandes dimensiones (con unos sistemas de calefacción, sistemas combinados de calefacción y ventilación, sistemas de aire acondicionado o sistemas combinados de aire acondicionado y ventilación cuya potencia nominal útil es superior a 290 kW), se gestiona de forma eficiente mediante el control y la evaluación de la eficiencia energética.

El criterio aplicado por Aena para cumplir con el CCS es que se dispone de una certificación energética de los edificios y la Certificación ISO 14001 vigente.

^(A) IDAE (Instituto de Diversificación y Ahorro de Energía), 2021. Estados de la Certificación Energética de los Edificios. 10º Informe. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Fecha de la descarga: 01/02/2024 https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/energia/files-1/Eficiencia/CertificacionEnergetica/documentosinformativos/2022_Informe-seguimiento.pdf

ii. Principios de no causar un daño significativo a otro objetivo medioambiental (DNSH)

Adaptación al cambio climático.

Actividades alcanzadas por este DNSH: todas las actividades que se ajustan a la taxonomía identificadas por Aena, considerándose que estas actividades no causan un daño significativo en relación con el objetivo de adaptación al cambio climático, realizándose el siguiente análisis:

1. Se ha llevado a cabo una evaluación para identificar los riesgos climáticos físicos de la infraestructura gestionada (aeropuerto gestionado), contemplando los peligros enunciados en la tabla "Clasificación de los peligros relacionados con el clima" especificada en el anexo I, apéndice A del reglamento delegado y se concluye que algunas de las infraestructuras se encuentran expuestas a riesgos derivados de temperaturas y precipitaciones extremas, olas de calor, sequía e inundabilidad.
2. En caso de los potenciales riesgos relacionados con los efectos listados en dicha tabla, se ha llevado a cabo una evaluación de vulnerabilidades y riesgos climáticos físicos que, para actividades con una duración prevista de más de 10 años, como es la casuística de las infraestructuras gestionadas por Aena, contemple lo siguiente:
 - a. Proyecciones climáticas y la evaluación de los impactos de los riesgos climáticos físicos en un horizonte temporal entre 10 y 30 años.
 - b. Se han considerado como mínimo dos de las posibles trayectorias de escenarios establecidas por el IPCC (SSP12.6, RCP4.5 y RCP8.5).
 - c. Se han evaluado posibles soluciones para mitigar las vulnerabilidades y riesgos materiales detectados.

Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, prevención y control de la contaminación, y prevención y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.

Se considera que las actividades 6.15 "Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos" y 6.17 "Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica" no causan un daño significativo en relación con los objetivos de uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, prevención y control de la contaminación y protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas ya que Aena cuenta con uno o varios de los siguientes:

- Un sistema de gestión ambiental implementado y certificado de acuerdo a la ISO 14001, dado que se asume que con dicha certificación la actividad desarrollada está gestionando de forma adecuada (y de acuerdo a las directrices establecidas a nivel nacional y europeo) los posibles riesgos ambientales derivados de la actividad económica, entre los cuales se encuentran los relacionados con los recursos hídricos, dado que, entre otros, se evalúan aspectos como la gestión de vertidos o la gestión de consumos.
- Una evaluación de impacto ambiental de conformidad con la Directiva 2011/02/UE y la Directiva 2014/52/UE por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. Asimismo, en caso de haber detectado potenciales riesgos relacionados con el uso y la protección de los recursos hídricos, se cuenta con un plan de vigilancia ambiental que contempla actuaciones para mitigar dichos impactos.

La actividad 6.5 “Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros” tiene establecido un DNSH para prevención y control de la contaminación que se considera cumplido, dado que, en los pliegos de prescripciones técnicas para la compra de vehículo eléctricos, se detalla que deben cumplir con todos los requisitos de homologación, medio ambiente, ahorro energético y de seguridad específicos y generales españoles y de la Unión Europea. Además, de estar provisto del marcado “CE” y la declaración “CE” de conformidad.

Transición hacia una economía circular.

Se considera que las actividades 6.15 “Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos” y 6.17 “Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica” no causan un daño significativo en relación con el objetivo de transición hacia una economía circular, ya que Aena cuenta con un indicador de reciclaje de residuos no peligrosos de construcción y demolición (RCDs) para trabajos relacionados con la expansión o construcción de la infraestructura gestionada igual o superior al 70%.

Se considera que la actividad 6.5 “Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros” no causa un daño significativo en relación con el objetivo de transición hacia una economía circular. La actividad cumple con el DNSH establecido ya que AENA tiene un sistema de gestión de residuos incluido en el sistema de gestión ambiental que sigue los requisitos de la Norma ISO 14001, verificada externamente. De esta manera, se garantiza la gestión de residuos en las fases de utilización y mantenimiento, y su posterior reutilización y reciclado al final de su vida útil.

iii. Salvaguardas mínimas sociales

El artículo 18, apartado 1 del Reglamento Delegado 2020/852 establece que las garantías mínimas serán los procedimientos aplicados por una empresa que lleve a cabo una actividad económica para garantizar la conformidad con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos, incluidos los principios y derechos establecidos en los ocho convenios fundamentales a que se refiere la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y la Carta Internacional de Derechos Humanos.

De acuerdo con las indicaciones descritas en el párrafo 52 del reglamento delegado, la Plataforma de Finanzas Sostenibles debe asesorar a la Comisión sobre la elaboración de nuevas medidas para mejorar la disponibilidad y la calidad de los datos, teniendo en cuenta el objetivo de evitar cargas administrativas innecesarias, así como sobre la actuación relativa a otros objetivos de sostenibilidad, como los objetivos sociales, y sobre el funcionamiento de las garantías mínimas y la posible necesidad de complementarlas. En este contexto en julio de 2022, la plataforma publicó un informe “Draft Report on Minimum Safeguards” y posteriormente en octubre se publicó el informe final “Final Report on Minimum Safeguards” que proporciona recomendaciones para evaluar el cumplimiento de las garantías mínimas sociales (salvaguardas mínimas sociales).

En dicho informe se proponen los requerimientos mínimos para valorar el cumplimiento de los criterios relacionados con las Salvaguardas Mínimas Sociales en función de distintos grupos de entidades, donde Aena se identifica dentro del grupo de “compañías europeas que entrarían dentro del alcance de la directiva CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)”.

Según lo indicado en el informe, el incumplimiento de uno de los dos criterios mencionados en cada pilar (Derechos Humanos, Corrupción, Fiscalidad y Competencia justa) conllevaría el no cumplir con los requerimientos de las Salvaguardas Mínimas Sociales.

Con base al informe publicado, Aena ha considerado los siguientes aspectos para evaluar su cumplimiento asumiendo su aplicación a nivel corporativo:

Derechos Humanos

Se considera cumplido si se ha establecido un proceso de Debida Diligencia sobre Derechos Humanos, siguiendo los seis pasos de “United Nations Guiding Principle on Business and Human Rights” y las “OECD Guidelines for Multinational Enterprises”, así como las “OECD Guidelines for Multinational Enterprises”.

Aena adopta e incorpora un compromiso con los Derechos Humanos a través de su Política de Derechos Humanos, alineada con los principios recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos y las Líneas Directrices de la OCDE, y la Política Social de la OIT, entre otros. En cumplimiento con lo establecido en dicha Política, establece un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos, enfocado a facilitar la identificación, prevención, mitigación, monitorización y remediación de los posibles efectos adversos sobre los derechos humanos relacionados con su actividad, y en el que se definen los roles, responsabilidades y actuaciones de las áreas involucradas en el proceso. En este marco, el canal de denuncias (o el homólogo en las sociedades dependientes – canal de ética, whistleblower channel, etc) se convierte en la principal herramienta para que los individuos y colectivos potencialmente afectados pueden plantear inquietudes acerca de los impactos adversos, realizar consultas o informar de posibles riesgos o incumplimiento en las diferentes materias (ver más información en el apartado “1.2.10. Canal de denuncias” y “3.3. Derechos humanos”).

Adicionalmente, no existen condenas en firme por aspectos relacionados con el derecho laboral, los derechos humanos, la protección de datos, la protección del consumidor, el derecho humanitario y criminal. Se considera como evidencia para su cumplimiento la respuesta de la compañía a entidades como la NCP o BHRRC (cuando aplique).

Corrupción

Se considera cumplido puesto que Aena establece su compromiso formal y expreso con el rechazo a cualquier práctica fraudulenta o de corrupción en cualquiera de sus formas a través de sus políticas corporativas, y cuenta con procesos para prevenir la corrupción como controles internos, medidas de prevención y detección de sobornos, así como actividades de formación y sensibilización para sus empleados.

Adicionalmente, no existen condenas en firme por aspectos relacionados con la corrupción o soborno.

Para más información ver apartado 1.2. Cultura ética y corporativa del presente informe.

Fiscalidad

Se considera cumplido puesto que Aena cuenta con medidas para prevenir la gestión de riesgo fiscal, integrado en el mapa de riesgos de la compañía, y dispone de una estrategia fiscal recogida en la Política Fiscal corporativa. Asimismo, Aena se encuentra adherida al Código de Buenas Prácticas Tributarias y publica en las Cuentas Anuales y en la web corporativa la contribución tributaria total, así como los impuestos satisfechos en las distintas jurisdicciones donde opera a través de sociedades controladas.

Asimismo, de acuerdo con el principio de integridad, recogido en la Política Fiscal Corporativa, la Compañía garantiza la observancia de la norma tributaria, así como el mantenimiento de una relación cooperativa y de buena fe con las distintas Administraciones Tributarias. En esta línea, la Compañía se compromete a la total colaboración con las Organizaciones Tributarias en cualquier procedimiento.

Adicionalmente, no existen condenas en firme por aspectos relacionados con la evasión fiscal.

Para más información ver apartado 1.3. Transparencia fiscal del presente informe.

Competencia justa

Se considera cumplido puesto que Aena recoge el compromiso de evitar cualquier tipo de conducta relacionada con la competencia desleal en normas internas, cuenta con medidas e integra los aspectos relacionados con la protección de la competencia desleal en el sistema de cumplimiento.

Adicionalmente a lo anterior, en España, las condiciones impuestas en el DORA actúan como garante para evitar cualquier conducta relacionada con la competencia desleal, en lo que respecta a la fijación de precio. Y, en lo que respecta a contratos con proveedores y otros terceros, Aena está sujeta a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Por último, Aena facilita programas de capacitación a los órganos de gobierno y realiza actuaciones de sensibilización de los empleados a través de píldoras informativas en dicha materia.

Adicionalmente, no existen condenas en firme por violar leyes relacionadas con la competencia.

Para más información ver apartado 1.2.9 Competencia desleal del presente informe.



Indicadores clave de resultados⁶³

Proporción del volumen de negocios procedente de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2023																			
Ejercicio financiero 2023	Año 2023			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")									
Actividades económicas	Códigos	Volumen de negocios	Proporción del volumen de negocios, año 2023	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Garantías mínimas	Proporción del volumen de negocios que se ajusta a la taxonomía (A.1) o taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2022	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Texto		Moneda	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A) ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1) Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	N/A		
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,22	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	204,36	4,04 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	3,83 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	1.608,43	31,76 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	32,80 %		
Volumen de negocios de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		1.813,01	35,80 %	35,80 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	36,60 %		
De las cuales: facilitadoras		204,58	4,04 %	4,04 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	3,80 %	F	
De las cuales: de transición		0,00	0,00 %	0,00 %						S	S	S	S	S	S	S	0,00 %		T

⁶³ Se puede consultar el detalle de los indicadores de 2022 en el "Anexo I: Taxonomía 2022."

**A.2) Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)**

				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	1,91	0,04 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,04 %
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	398,30	7,87 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	2,70 %
Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo	CCM 6.20	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	1.141,93	22,55 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	21,40 %
Tratamientos de aguas residuales urbanas	WRT 2.2	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano	CE 2.2	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A
Saneamiento de terrenos y zonas contaminadas	PPC 2.4	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/A
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		1.542,14	30,45 %	30,45 %	0,00 %	24,10 %				
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		3.355,15	66,25 %	66,25 %	0,00 %	60,80 %				
B) ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA										
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía		1.708,93	33,75 %							
TOTAL		5.064,08	100,00 %							

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente

N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente

EL: elegible, actividad elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente

N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente

	Proporción del volumen de negocios/volumen de negocios total	
	Que se ajusta a la taxonomía por objetivo	Elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	35,80 %	66,25 %
CCA		0,00 %
WTR		0,00 %
CE		0,00 %
PPC		0,00 %
BIO		0,00 %

Los ingresos elegibles bajo los criterios taxonómicos en el ejercicio 2023 se han elevado a 3.355,15 millones de € (el 66,25 % de los ingresos totales). De estos, 1.813,01 M € (un 35,80 % del total de ingresos) se consideran alineados de acuerdo con la Taxonomía. Estos ingresos proceden principalmente de la actividad 7.7 perteneciente a la adquisición y propiedad de edificios de Aena. Los resultados se incrementan ligeramente en elegibilidad y se mantienen sin cambios significativos en alineamiento respecto al reporte del año anterior.



Proporción de las CapEx procedentes de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2023

Ejercicio financiero 2023	Año 2023		Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")									
Actividades económicas	Códigos	OpEx	Proporción de las OpEx, año 2023	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Garantías mínimas	Proporción de los CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2022	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Texto		Moneda	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A) ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1) Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	1,94	0,13 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	N/A		
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,05	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	40,14	2,68 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	5,35 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	20,31	1,36 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	2,51 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	11,78	0,79 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,54 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	1,70	0,11 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,11 %	F	
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	159,42	10,64 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	20,25 %		
CapEx de las actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		235,34	15,71 %	15,71 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	28,76 %		
De las cuales: facilitadoras		73,98	4,94 %	4,94 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	8,51 %	F	
De las cuales: de transición		0,00	0,00 %	0,00 %						S	S	S	S	S	S	S	0,00 %		T



A.2) Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)

				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL		
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,07	0,01 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A	
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,62	0,04 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,03 %	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	7,62	0,51 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	2,30 %	
Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo	CCM 6.20	6,25	0,42 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	23,37	1,56 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	1,35	0,09 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %	
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	57,74	3,85 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	23,63 %	
Tratamientos de aguas residuales urbanas	WRT 2.2	2,71	0,18 %	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A	
Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano	CE 2.2	1,38	0,09 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A	
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	41,36	2,76 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A	
Saneamiento de terrenos y zonas contaminadas	PPC 2.4	0,01	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/A	
CapEx de las actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		142,48	9,51 %	6,48 %	0,00 %	0,18 %	0,00 %	2,85 %	0,00 %	25,96 %	
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		377,82	25,22 %	22,18 %	0,00 %	0,18 %	0,00 %	2,85 %	0,00 %	54,72 %	
B) ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA											
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía		1.120,36	74,78 %								
TOTAL		1.498,18	100,00 %								

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente
 N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente
 EL: elegible, actividad elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente
 N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente



	Proporción de las CapEx/CapEx totales	
	Que se ajusta a la taxonomía por objetivo	Elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	15,71 %	22,18 %
CCA		0,00 %
WTR		0,18 %
CE		2,85 %
PPC		0,00 %
BIO		0,00 %

En cuanto al CapEX elegible, ha descendido de 386,58 millones de € en 2022 a 377,82 millones de € (25,22 % del CapEX total) en 2023. De estos, 235,34 millones de € (15,71 % del total) se han considerado alineados de acuerdo con la Taxonomía Europea. El porcentaje de elegibilidad ha disminuido de forma significativa, debido a un incremento en los activos intangibles del CapEX por la adquisición de la filial de Aena BOAB en 2023, lo que ha incrementado el valor del denominador del KPI correspondiente, aunque por otra parte se ha sumado cierto volumen de CapEx asociado a los nuevos objetivos ambientales.



Proporción de los OpEx procedentes de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2023

Ejercicio financiero 2023	Año 2023		Criterios de contribución sustancial							Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")									
Actividades económicas	Códigos	OpEx	Proporción de las OpEx, año 2023	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Garantías mínimas	Proporción de los OpEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2022	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
				S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL			
Texto		Moneda	%							S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N			
A) ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1) Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	N/A		
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,01	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	13,48	4,11 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	4,14 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	111,63	34,06 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	29,23 %		
OpEx de las actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		125,12	38,18 %	38,18 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	33,37 %		
De las cuales: facilitadoras		13,49	4,12 %	4,12 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	4,15 %	F	
De las cuales: de transición		0,00	0,00 %	0,00 %						S	S	S	S	S	S	S	0,00 %		T

**A.2) Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)**

				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL		
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A	
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,12	0,04 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	6,32	1,93 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	2,00 %	
Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo	CCM 6.20	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %	
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	58,17	17,75 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	25,00 %	
Tratamientos de aguas residuales urbanas	WRT 2.2	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A	
Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano	CE 2.2	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A	
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A	
Saneamiento de terrenos y zonas contaminadas	PPC 2.4	1,04	0,32 %	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/A	
OpEx de las actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		65,65	20,03 %	19,72 %	0,00 %	0,00 %	0,32 %	0,00 %	0,00 %	27,00 %	
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		190,77	58,21 %	57,90 %	0,00 %	0,00 %	0,32 %	0,00 %	0,00 %	60,40 %	
B) ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA											
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía		136,93	41,79 %								
TOTAL		327,70	100,00 %								

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente
N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente
EL: elegible, actividad elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente
N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente



	Proporción de las OpEx/Total OpEx	
	Que se ajusta a la taxonomía por objetivo	Elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	38,18 %	57,90 %
CCA		0,00 %
WTR		0,00 %
CE		0,00 %
PPC		0,32 %
BIO		0,00 %

Por último, en el año 2023, el OpEX elegible ha ascendido a 190,77 millones de € (58,21% del total), de los cuales 125,12 millones de € (38,18%) se encuentran alineados. Los resultados se incrementan en alineamiento respecto al reporte del año anterior.

2- Compromiso con el entorno

→ GRI 2-22; 3-3



Compromiso con los ODS



Logros en 2023

100% de la actividad en España y Reino Unido está certificada de acuerdo a la ISO 14001.

100% del consumo eléctrico procedente de fuentes renovables en la red española y en el aeropuerto de Luton.

70 % de reducción de emisiones propias de CO₂e en la red española (año base 2019).

Consecución del nivel 4 de la certificación Airport Carbon Accreditation de ACI EU en el aeropuerto de Londres-Luton y nivel 3 en los aeropuertos de AS Madrid-Barajas, JT Barcelona El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol.

29.273 viviendas aisladas en el periodo 2000-2023 en la red española y en el aeropuerto de Londres-Luton

Gestión del ruido

Reducir al mínimo los niveles acústicos y proteger la calidad de la vida de las poblaciones del entorno a través de 3 líneas clave:

- Medición, reducción y control.
- Planes de aislamiento acústico.
- Comunicación.

Objetivos

Implementación de sistemas de monitorización de ruido.

España: Alcanzar un total de 33.000 viviendas aisladas acústicamente en 2030.

Gestión del agua

Control de uso y medidas de eficiencia hídrica.

Huella hídrica (España).

Iniciativas para el consumo responsable de agua.

Aena frente la emergencia climática

Informe Actualizado del Plan de Acción Climática de España aprobado en la Junta General de Accionistas 2023.

Análisis de riesgos y oportunidades del cambio climático en línea con TCFD.

Actuaciones específicas para la consecución de objetivos de descarbonización así como mecanismos de supervisión y seguimiento.

Obtención del nivel A- por CDP (Carbon Disclosure Project) en reconocimiento por la gestión de la Compañía en materia de cambio climático.

Objetivos

Alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono en España

Net Zero Emissions en 2040 en toda la Compañía.

Obtener la validación de objetivos para corto y largo plazo (1.5°C) en base a SBTi en 2024

Protección de la biodiversidad

La presencia de vegetación, fauna y espacios naturales que disponen de algún nivel de protección se armoniza con el funcionamiento del aeropuerto a través de la adopción de diversas medidas que permiten prevenir cualquier afección que pueda causarse sobre estos entornos naturales

Objetivos

Proteger y fomentar la biodiversidad local y global.

Colaboraciones con terceros para contribuir a la protección y conservación de la biodiversidad

Seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario.

Elaboración de Estudios de Fauna y Hábitats

Gestión eficiente del agua y economía circular

Reducción de residuos generados.

Uso de materiales sostenibles.

Impulso a la segregación y reciclaje.

Gestión eficiente del agua

Colaboración & concienciación.

Objetivos

España 2030

- Reducción del consumo de agua en un 10% por pasajero con respecto a 2019.

- Incremento del uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% con respecto a 2019.

Zero Waste en 2040

Brasil: Zero Waste en 2040.

Reino Unido: Mantener Zero waste

Contaminación atmosférica

Proyectos estratégicos para la reducción de contaminantes ligados a la calidad del aire (NOx, SOx, PM10)

Caracterización, control, vigilancia y corrección de las emisiones mediante redes de vigilancia de calidad del aire.

Objetivos de reducción

En España, a 2030

22% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019.

36% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019.

15% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019.

Reino Unido:

Evaluar la calidad del aire local existente;

Identificar la contribución del aeropuerto a la calidad del aire local y las fuentes clave relacionadas con el aeropuerto;

Proporcionar medidas de mitigación para reducir las emisiones de calidad del aire de estas fuentes.

2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible

(GRI 3-3)

Escenario actual

Tras el parón provocado durante la pandemia, el sector aéreo trabaja para que las generaciones futuras puedan seguir disfrutando de un transporte aéreo que favorezca la conectividad, sin obviar que el futuro del transporte sólo será posible si se desarrolla de forma sostenible.

En base a ello, se encuentra inmerso en una revolución sostenible, estableciendo objetivos específicos y desarrollando acciones a través de importantes palancas, como la innovación y las nuevas tecnologías, para promover la sostenibilidad y reducir sus emisiones de CO₂.

A este respecto, el nuevo marco normativo europeo refuerza esta visión, y a pesar de que estén apareciendo nuevos desafíos como los conflictos geopolíticos, la crisis energética, las incertidumbres en el ámbito macroeconómico (inflación, tipos de interés) o las nuevas exigencias medioambientales que supondrán un incremento de los costes, el Grupo Aena apuesta más que nunca por la sostenibilidad y por convertirse en tractor del cambio hacia un transporte aéreo más respetuoso y en equilibrio con nuestro entorno.

En este capítulo se describen de forma detallada la gobernanza, la gestión de los riesgos y la estrategia ambiental de la Compañía, así como las métricas, objetivos y los progresos alcanzados en las diferentes áreas de gestión ambiental.

Así, en España, el Plan Estratégico 2022-2026 de Aena establece la sostenibilidad como factor transversal en la hoja de ruta de la Compañía incluyendo varios habilitadores clave para lograr un crecimiento responsable, otorgándole especial importancia a la línea medioambiental, en línea con lo ya reflejado en el DORA 2022-2026, la Estrategia de Sostenibilidad 2022-2030 y el Plan de Acción Climática 2021-2030.

Asimismo, en Reino Unido, la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton incluye la minimización del impacto ambiental, a través de un serie de objetivos específicos anuales, como prioridad estratégica.

En cuanto a Brasil, cabe destacar que Aena resultó adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de once aeropuertos en Brasil (BOAB), los cuales junto a los aeropuertos de la filial de Aena ANB, ya han comenzado a trabajar para alinear sus objetivos con los de la Compañía en el ámbito de la sostenibilidad.

A través de estas hojas de rutas, adaptada a los distintos contextos en el que operan las sociedades del Grupo, se establece la sostenibilidad como eje estratégico clave, buscando minimizar la huella ambiental y haciendo un uso responsable y eficiente de los recursos. De este modo, marca las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos y aporta los estándares ambientales necesarios para que el desarrollo del sector se lleve a cabo, garantizando en todo caso el respeto del entorno.

Marcos de referencia y áreas de gestión medioambiental

La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática 2021-2030⁶⁴ de Aena sirven como guía de acción para la Compañía hasta 2030 en las siguientes áreas de gestión ambiental:

- Cambio climático, eficiencia energética y energías renovables.
- Huella hídrica y gestión eficiente del agua.
- Economía circular.
- Calidad del aire.
- Gestión del ruido.
- Preservación de la biodiversidad.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los compromisos con estos aspectos quedan recogidos en la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 y en el Plan de Reducción de Carbono.

En Brasil, se continúa trabajando en la elaboración de un plan estratégico en materia de sostenibilidad, lo que incluye la vertiente ambiental, alineado con los principales objetivos corporativos y adaptado a las necesidades del entorno en el que opera.

Gobernanza medioambiental

(GRI 2-9; 2-12; 2-13)

El Consejo de Administración de Aena reconoce la importancia de la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático como prioridades fundamentales en la gestión de la Compañía. En el transcurso del año 2023, se ha avanzado significativamente en la implementación y ejecución de las acciones definidas en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática. Específicamente, los avances y el cumplimiento de los objetivos en materia de acción climática se ha presentado en el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática del año 2022 a los accionistas en la Junta General de Accionistas. Esta práctica de transparencia y rendición de cuentas se mantendrá en los ejercicios futuros, asegurando una ejecución adecuada e implementación efectiva del Plan de Acción Climática.

⁶⁴ El Plan de Acción Climática fue integrado en la Estrategia de Sostenibilidad.

Dentro de las responsabilidades del Consejo de Administración en el ámbito ambiental, se incluyen las siguientes funciones:

- Seguir, aprobar y reportar el Plan de Acción Climática así como los posteriores informes.
- Orientar y controlar la estrategia, objetivos, riesgos y resultados en materias relacionadas con el medioambiente.
- Implementar un modelo retributivo vinculado a objetivos de sostenibilidad ambiental.
- Apoyar a la Comisión de Auditoría en el proceso de supervisión del sistema de control y gestión de riesgos, asegurando la identificación, gestión y comunicación de los principales riesgos ambientales dentro de los niveles planificados.

Por otro lado, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, dependiente del Consejo de Administración de Aena, es responsable de la correcta materialización, puesta en marcha, reporte y supervisión trimestral del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática 2021-2030.

Además, a través de la figura del *Chief Green Officer* (CGO) se integra la sostenibilidad como un elemento fundamental en la toma de decisiones de la Compañía y se fortalece el compromiso en esta área con todas las partes interesadas. Las principales responsabilidades del CGO incluyen la incorporación de la sostenibilidad en todas las áreas de negocio de la Compañía, así como la comunicación de cualquier actualización y avance en materia de sostenibilidad, tanto al Consejo de Administración como a los empleados, a través de los canales designados para ello. Además, el CGO forma parte del Comité de Dirección Ejecutiva y entre sus funciones específicas, destaca el desarrollo y supervisión de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena.

Por último, como muestra del compromiso con la consecución de los objetivos, la Compañía liga la aprobación en la Junta General de Accionistas del Informe Actualizado de Acción Climática .

Asimismo, la compañía dispone de un grupo de trabajo interno creado específicamente para coordinar, de forma transversal, el despliegue del Plan de Acción Climática y apoyar su implantación, fomentando la implicación activa y directa de todas las áreas y empleados.

En el Reino Unido, el CEO del Aeropuerto de Londres-Luton, ocupa el papel de máximo responsable de los objetivos y riesgos en materia de sostenibilidad. Además, se establece el Comité de Sostenibilidad, el cual está presidido por la *Chief Green Officer* (CGO) de Aena.

La relevancia de la Sostenibilidad ambiental ha implicado que se vincule la consecución de los objetivos asociados, al sistema de gestión y evaluación del desempeño de sus empleados⁶⁵.

En este sentido, el cumplimiento progresivo del Plan de Acción Climática 2021- 2030 influye sobre la retribución de la plantilla de Aena en España, incluyendo al CEO, miembros

del Comité de Dirección Ejecutiva, Director de Sostenibilidad, y al resto de la Alta Dirección y trabajadores.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los objetivos clave de sostenibilidad, se incluyen dentro de los objetivos de bonificación de gestión y determinan el nivel de remuneración de bonificación en función del desempeño. Estos objetivos aplican al director ejecutivo, a todos los miembros del equipo ejecutivo, al responsable de sostenibilidad y al gerente senior de Net Zero.

En Brasil, la gobernanza de los asuntos medioambientales recae sobre la figura del gerente de calidad y medioambiente, quien coordina las políticas ambientales aprobadas por el Consejo de Administración, la obtención de las certificaciones correspondientes de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, así como de la coordinación con Aena, en España, en la definición de planes de acción climática y sostenibilidad de cara al futuro. Dicha gerencia reporta a la Dirección de Relaciones Institucionales y Comunicación, siendo el último responsable en asuntos ambientales el Director Presidente. Asimismo, en 2023 se ha creado un Comité de Sostenibilidad, formado por todos los Directores Corporativos, con el objetivo de establecer los principios de la Estrategia de Sostenibilidad y sus correspondientes objetivos así como el seguimiento de los mismos.

⁶⁵ En las filiales de Aena en Brasil aún no disponen de objetivos en materia de sostenibilidad ligados a la retribución variable.

2.1.1. Modelo de gestión del capital natural⁶⁶

(GRI 2-23)



Políticas y estrategias



Objetivos Estratégicos

España, Reino Unido, Brasil

Política de Sostenibilidad: aprobada por el Consejo de Administración y actualizada en 2023, define y establece los compromisos, políticas, objetivos y estrategia a seguir por Aena para llevar a cabo su actividad, optimizando la contribución al desarrollo sostenible, creando valor a largo plazo, maximizando los impactos positivos, y minimizando los negativos en la sociedad y el medio ambiente a lo largo de toda su cadena de valor, comportándose de manera ética y transparente. Entre sus principios generales de actuación, se encuentran el de integrar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio y niveles organizativos de la Sociedad, trasladando esta cultura a empleados, clientes, proveedores, cadena de valor, socios y al resto de grupos de interés y vela por la gestión sostenible y el alineamiento con los objetivos de sostenibilidad social y ambiental por parte de las empresas proveedoras y contratistas, en el ámbito de los trabajos desarrollados para Aena. También hace referencia a minimizar los impactos ambientales promoviendo una transición hacia la economía circular que incluya todos los procesos.

Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo: actualizada en 2023, presenta los principios que sirven como guía y marco de referencia en el desarrollo de la actividad de la Compañía en materia ambiental, de forma integrada con la calidad, la salud y seguridad en el trabajo. Entre ellos, se encuentran el de asegurar la protección del medioambiente y prevenir la contaminación, integrando criterios de desarrollo sostenible que contribuyan a reducir el impacto de la actividad, fomentando el uso sostenible de recursos y la lucha contra el cambio climático en línea con los objetivos marcados en la Estrategia de Sostenibilidad vigente.

España

Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030: marca la hoja de ruta de la Compañía en materia de sostenibilidad para el periodo 2021-2030, poniendo el foco de atención en el compromiso de la Compañía en la lucha contra el cambio climático, la mejora de la calidad del aire, la correcta gestión del ruido y del agua, la protección de la biodiversidad para su consecución. Además, establece una serie de medidas e indicadores para el seguimiento y cumplimiento de los objetivos marcados.

Plan de Acción Climática 2021-2030: refleja el compromiso de Aena con la descarbonización y la emergencia climática como asuntos claves en su gestión. Los objetivos y compromisos marcados en la declaración del Gobierno de España ante la emergencia climática y ambiental, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, los ODS y las recomendaciones del TCFD.

Plan Estratégico para la Gestión del Agua 2021-2030: incluye el diagnóstico de situación en materia de gestión del agua de los aeropuertos, así como objetivos estratégicos y específicos de mejora y planes de acción e iniciativas para garantizar una gestión sostenible del agua en línea con los ODS.

Vigilancia ambiental de proveedores (ISO 14001): realización de una evaluación ambiental de la cartera de propiedades y operaciones de inquilinos de la Compañía.

Planes de Acción en materia de contaminación acústica.

- Alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono y Net Zero Carbon en 2040
- Alcanzar desperdicio 0 (Zero Waste) en 2040.
- Reducir un 22% las emisiones de NOx por pasajero en 2030 con respecto a 2019.
- Reducir un 36% las emisiones de SOx por pasajero en 2030 con respecto a 2019.
- Reducir un 15% las emisiones de PM por pasajero en 2030 con respecto a 2019.
- Disminuir el consumo de agua en un 10% por pasajero en 2030 respecto a 2019 (5% de reducción en 2026).
- Incrementar el uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% en 2030 respecto a 2019 (50% de incremento en 2026).
- Mantener y ampliar los sistemas de monitorado de ruido.
- Incrementar el volumen de viviendas aisladas en un 36%, alcanzando las 33.000 viviendas aisladas en 2030.

⁶⁶ Pueden consultarse los enlaces a aquellas políticas y estrategias públicas, referenciados en este apartado, en el apartado "Enlaces de interés" de este informe.



Políticas y estrategias



Objetivos Estratégicos

Reino Unido

Política Energética: alineada con la norma ISO 50001, esta Política muestra el compromiso del Aeropuerto con la mejora de la gestión y el desempeño energético.

Política Medioambiental: reconoce y acepta la responsabilidad del Aeropuerto para minimizar su impacto medioambiental, y se compromete a revisar continuamente su desempeño.

Estrategia de Negocio Responsable: establece los objetivos y acciones para 2020-2025, en relación con el cambio climático entre otras áreas de sostenibilidad. Concretamente, contiene 6 líneas de actuación, estando la primera enfocada a garantizar el cuidado del entorno medioambiental con responsabilidad y eficiencia, y minimizar el impacto ambiental del Aeropuerto, a través de una serie de objetivos específicos.

Plan de Acción del Ruido en el Aeropuerto de Londres-Luton 2019-2023.

Política de consultas y quejas sobre ruido de aeronaves del Aeropuerto .

Estrategia de acceso al Aeropuerto: el Aeropuerto de Londres-Luton es el quinto aeropuerto de pasajeros más transitado del Reino Unido, con excelentes conexiones de transporte que lo conectan con Londres, el sureste, el este de Inglaterra y el sur de Midlands.

Plan de reducción de carbono. Hoja de ruta del aeropuerto para la consecución de los objetivos de descarbonización.

Compromiso Net Zero Carbon 2040.

Waste Zero

Explorar la viabilidad del uso de agua regenerada y desarrollar iniciativas de ahorro de agua.

Desarrollar una estrategia de calidad del aire y reducir la contaminación del aire por NOx y PM.

Minimizar el impacto de los productos *de-icing* de aeronaves

Fomentar el uso de la movilidad sostenible.

Colaborar con aerolíneas para disminuir el ruido de las aeronaves y mejorar la gestión del ruido.

Reducir el número y la gravedad de posibles derrames en el aeropuerto.

Colaborar con socios comerciales en el aeropuerto para la reducción y eliminación de plásticos de un solo uso, evitando su utilización.

Brasil

Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética de Aena Brasil: política alineada con los compromisos del Grupo

Política de Sostenibilidad de Aena Brasil: alineada con los compromisos del Grupo

Comisión de Gestión de Riesgos de Fauna

Comisión de Gestión de Ruido Aeronáutico

Compromiso Net Zero Carbon 2040.

Disminución de las emisiones de carbono a través del mapeo del inventario de GEI e iniciativas relacionadas con las obras de infraestructura que permitirán alcanzar los objetivos de reducción, así como fomento de actualización de equipos más eficientes y sostenibles.

Calidad del aire: mantener los niveles de calidad del aire por debajo de los valores límite y mejorar el control óptimo de las fuentes de emisión y mejora de la vigilancia de la calidad del aire.

Consumo hídrico: tratamiento y reutilización de agua.

Proteger y fomentar la biodiversidad local.

Disminución de residuos y aumento de reciclaje: Objetivo Waste Zero

Migración del 100% del consumo de electricidad al mercado libre de energía que permite la compra de energía verde para los aeropuertos de Aena Brasil.

Control de ruido e implementación de los planes de acción

2.1.2. Certificaciones ambientales

(GRI 3-3)

En España, los compromisos de Aena en materia medioambiente se articulan a través de su Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI). Dicho sistema está implementado desde el año 2014 y tiene como objetivo facilitar el aseguramiento legal, la evaluación de aspectos ambientales, la minimización de impactos negativos, la identificación de riesgos, la comunicación con las partes interesadas y la vigilancia ambiental de proveedores.

El Sistema de Gestión Medioambiental aplicable al 100% de la actividad en España está certificado según ISO 14001 y el Sistema de Gestión de la Calidad aplicable a todas las unidades de Servicios Centrales, y los centros está certificado de acuerdo a la ISO 9001.

	Instrumentos de Gestión	Certificaciones
Medio Ambiente (ISO 14001)	Aborda los aspectos ambientales más significativos vinculados a la actividad aeroportuaria, entre otros: emisiones acústicas, contaminación atmosférica, emisiones de gases de efecto invernadero, consumo de agua, consumo de energía, residuos peligrosos y no peligrosos, vertidos, contaminación de suelos y control ambiental de proveedores. Esta certificación abarca el 100% de la actividad de Aena. En el marco del sistema y mediante auditorías muestrales que se realizan periódicamente en los centros, se garantiza la mejora continua del desempeño ambiental de la actividad.	Certificados: servicios centrales y aeropuertos en España y Reino Unido. Se han renovado en 2023. En la red de aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se encuentra en proceso de implementación el Sistema de Gestión Integrado, estando prevista la certificación entre 2025-2026.
Calidad (ISO 9001)	Norma internacional basada en la gestión y los requisitos de control de los procesos destinada a alcanzar la mejora de los mismos, centrándose en la detección y determinación de procesos de la organización como actividad decisiva para un funcionamiento eficaz. En el marco del sistema, y mediante auditorías muestrales que se realizan periódicamente en los centros, se garantiza la mejora continua de la calidad de los procesos, logrando satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes.	Certificados: servicios centrales y aeropuertos de España. Se han renovado en 2023. En la red de aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se encuentra en proceso de implementación el Sistema de Gestión Integrado, estando prevista la certificación entre 2025-2026.
Reglamento EMAS	Define un esquema de gestión y auditorías ambientales, basándose en la norma ISO 14001, y propone una sistemática eficaz para ayudar a las organizaciones a gestionar y mejorar de manera continua su desempeño ambiental. EMAS contiene requisitos propios que le convierten en un modelo de excelencia para la gestión ambiental.	Aeropuertos de Menorca y de Tenerife Sur, siendo la fecha de la última validación en 2023.
Eficiencia energética (ISO 50001)	Norma internacional de sistemas de gestión de energía que proporciona una herramienta para optimizar sistemáticamente el rendimiento energético y fomentar una gestión más eficiente de la energía.	Certificación renovada en el 2023 de: <ul style="list-style-type: none"> • Aeropuerto de Reus. • Aeropuerto de Valladolid. • SATE Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. • Aeropuerto Zaragoza. • Aeropuerto de Londres-Luton.

Instrumentos de Gestión

Certificaciones

Norma ISO 20906

Norma específica para el seguimiento de la afección acústica a través de los Sistemas de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo de los aeropuertos. La obtención de esta acreditación supone un paso más para asegurar la calidad de los datos que Aena ofrece públicamente.

Aena fue el primer operador mundial en disponer de datos de ruido acreditados de acuerdo con la norma ISO 20906, en los aeropuertos españoles más relevantes. Actualmente se encuentran acreditados los Sistemas de Monitoreo de Ruido de algunos aeropuertos.

- Certificaciones renovadas en el 2023:
- Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
 - Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández
 - Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat
 - Aeropuerto Málaga-Costa del Sol
 - Aeropuerto Palma de Mallorca
 - Aeropuerto de Valencia

Airport Carbon Accreditation de ACI EU

Programa de certificación de huella de carbono de Airport Council International (ACI) que acredita el cálculo de la huella de carbono de los aeropuertos y la evolución de los compromisos de reducción de emisiones de CO₂ adquiridos.

Aena cuenta con 9 aeropuertos españoles acreditados en el programa que suponen alrededor del 91% de las emisiones de la red en España (a partir de 2020). Asimismo, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también dispone de la acreditación.

El objetivo de Aena es alcanzar en 2026 el nivel 4+ en los aeropuertos de Madrid y Barcelona y nivel 3+ neutralidad en los principales aeropuertos.

Resaltar que la certificación ACA se encuentra basada en GHG protocol.

- Certificaciones obtenidas:
- Nivel 4 - Transformación
- Aeropuerto de Londres-Luton (ascenso de nivel en mayo 23).
- Nivel 3 - Optimización
- Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (ascenso de nivel en mayo 23)
 - Aeropuerto de Palma de Mallorca (renovación de nivel en mayo 23)
 - Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (renovación de nivel en mayo 23)
 - Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (renovación de nivel en mayo 23)
- Nivel 2 - Reducción:
- Aeropuerto César Manrique-Lanzarote (renovación de nivel en mayo 23)
 - Aeropuerto de Menorca (renovación de nivel en mayo 23)
 - Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández (renovación de nivel en mayo 23)
 - Aeropuerto de Ibiza (renovación de nivel en mayo 23)
- Nivel 1 - Inventario
- Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro (renovación de nivel en junio 23)

En Brasil, debido a la nueva concesión de BOAB, se revisó el plan de certificación para incluir a todos los aeropuertos de Aena Brasil. Con esto, se verificó la previsión de obtención de las certificaciones ISO 14001, ISO 9001, ISO 50001 e ISO 14064 entre 2025 y 2028. Asimismo, se prevé obtener la Certificación de ACA, de manera escalonada por aeropuerto y bloque de concesión.

2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales

(GRI 3-3; 413-1)

Aena tiene a su disposición varias herramientas para identificar, monitorizar y gestionar riesgos medioambientales, destacando los relacionados con el cumplimiento normativo en materia ambiental, el cambio climático (ver apartado “2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático”) o el impacto acústico.

- Como parte del Sistema de Gestión Ambiental, se identifican los requisitos legales en materia ambiental que inciden en la Compañía, facilitándose el seguimiento de su cumplimiento.
- Esto se complementa con el Sistema de Control y Gestión de Riesgos de la Compañía, que se apoya en el mapa de riesgos del Grupo Aena donde se identifican los riesgos ambientales y de sostenibilidad existentes. Este Sistema incluye además mecanismos para la gestión de los riesgos identificados.

Además de lo anterior, en el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres Luton ha establecido en su manual medioambiental y energético el cumplimiento con las normas ISO 14001 y 50001 y la identificación de los riesgos y oportunidades relacionados con la gestión energética y que se utilizará para informar a la dirección de los sistemas de gestión. Los riesgos y oportunidades se identifican, describen y abordan (según corresponda) a través de la estructura de gobernanza de riesgos, que a su vez permite identificar los aspectos medioambientales de las actividades y servicios a controlar y aquellos sobre los que puede influir, teniendo en cuenta una perspectiva de ciclo de vida, desarrollos nuevos o planificados y actividades nuevas o modificadas.

Asimismo, Aena integra la variable ambiental en su toma de decisiones a través de las Evaluaciones de Impacto Ambiental de sus Planes Directores y Proyectos, especialmente en aquellos que puedan suponer un impacto significativo sobre el medioambiente. De este modo, se favorece la preservación de los recursos naturales, minimizando posibles riesgos o impactos en la ampliación de sus infraestructuras (más información en el apartado “Protección de la biodiversidad” del presente capítulo).

Algunos indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la mejora de la gestión medioambiental y la prevención de riesgos ambientales (GRI 3-3)

	2022			2023 ^(A)		
	España	Reino Unido	Brasil	España	Reino Unido	Brasil
Nº de personas asignadas a la gestión del medio ambiente	SSCC: 63 (Aena+AT) y 57 (aeropuertos, de los cuales algunos con dedicación parcial a gestión ambiental)	7	2	SSCC: 60 (Aena+AT) y 57 (aeropuertos, de los cuales algunos con dedicación parcial a gestión ambiental)	8	5
Inversión destinada a la protección y mejora del medio ambiente (€)	19.814.000 €	383.344 €	2.388.066,28 €	47.349.000 €	0 €	1.402.393,1 €
Gasto destinado a la protección y mejora del medio ambiente (€)	16.310.000 €	-	1.020.767 €	14.907.000 €	0 €	1.358.877,0 €
Inversión en I+D+i para reducir los impactos generados por contaminación, generación de residuos o el uso de recursos (€)	288.336 €	-	928.048 €	332.020 €	0 €	1.880.378,7 €
Inversión destinada a actividades en I+D+i en materia de medio ambiente y cambio climático (€)	185,83 €	-	10.653.666,96 €	284.989 €	753.110,9 €	1.357.715,4 €
Costes asociados a impactos generados por contaminación, generación de residuos o el uso de recursos (€)	7.292.832 € (correspondiente a gestión de residuos)	441.628,2 €	486.940 €	8.121.159,42 €	330.341,2 €	0 €
Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental, incluyendo los relacionados con el consumo de agua	Nº	0	0	1	0	0
	€	0 €	0 €	2.990,74 €	0 €	0 €
Rendimiento de las inversiones ambientales	CapEX	Ver apartado “Taxonomía de Finanzas Sostenible”.				
	OpEX	Ver apartado “Taxonomía de Finanzas Sostenible”.				
Provisiones y garantías para riesgos ambientales	Ver Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión 2022			Ver Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión 2023		

(A) Tipo de cambios a 31 de diciembre de 2023: EURvsGBP= 0,86905 | EURvsBRL= 5,3618

2.1.4. Consultas ambientales⁶⁷

(GRI 2-25; 2-26; 2-29)

En España, Aena pone a disposición de los usuarios distintas plataformas para que puedan realizar sus solicitudes de información, quejas y sugerencias en materia medioambiental:

- La Oficina de Atención Ambiental que puede encontrarse en la web pública, a través de la cual se da respuesta a las mismas de manera ágil y transparente.
- La Oficina de Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico, la cual tiene la función específica de recibir cuestiones relacionadas con el ruido.
- La Oficina Ambiental del Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas (“OFIMA”), y la Oficina Ambiental del Aeropuerto de Barcelona-El Prat (“SAIM”) a través de las cuales se reciben las quejas que se puedan producir en las poblaciones vecinas a esta instalación aeroportuaria específica.), similar a la anterior pero relativa a este aeropuerto específicamente.
- El Mapa interactivo (WebTrack) de ruido ubicado en la web pública, el cual permite hacer un seguimiento del recorrido de los aviones que despegan o aterrizan en el aeropuerto y formular quejas sobre sucesos sonoros para investigar su procedencia y hacer un seguimiento sobre su minimización.
- El portal de servicios telemáticos.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton pone a disposición de los usuarios un mapa Interactivo de Ruido denominado Sitio web de TraVis, desde el cual se pueden efectuar consultas medioambientales y quejas sobre ruido de aeronaves. Existen, además, otros modos de contactar a estos efectos (vía telefónica, email, etc).

En Brasil, los usuarios de los aeropuertos de las filiales de Aena y otros afectados pueden realizar consultas, sugerencias, quejas y reclamaciones en esta materia mediante el Canal de Ouvidoria (online), entre otras herramientas (correos electrónicos, servicio al cliente, etc).

Entre los principales datos relativos a la gestión de consultas ambientales, destacan los siguientes:

- 24.899 quejas recibidas en materia de medioambiente en Aena (33.512 en 2022).
- 99,70 % de quejas relacionadas con el ruido (99,92% en 2022).
- 100% de respuestas resueltas (100% en 2022).

Indicadores quejas ambientales

	2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Quejas ambientales	13.978	19.533	1	33.512	9.471	15.415	13	24.899
Quejas relativas a ruido	13.964	19.519	0	33.483	9.414	15.411	0	24.825

Nota: En el 2022, el 83% de las quejas relativas a ruido recibidas en Reino Unido correspondían a las realizadas por 10 personas.

⁶⁷ Ver enlaces a las webs referenciadas en este apartado en el capítulo “Enlaces de interés.”

2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor

Arrendamientos verdes

A través de la incorporación de criterios medioambientales a lo largo de toda su cadena de valor, el Grupo Aena introduce su compromiso con el respeto y el cuidado medioambiental, incluyendo tanto su actividad comercial como la relación con sus proveedores.

En España, Aena realiza operaciones conocidas como green leasing o "arrendamientos verdes" en su actividad inmobiliaria con el objetivo de minimizar el impacto ambiental de dichas prácticas (reducción del consumo de energía, generación de residuos, emisiones, etc.). Para alcanzar este fin, se incluyen cláusulas de obligado cumplimiento durante toda la ejecución del contrato. Asimismo, y en lo relativo a la relación con sus proveedores, los pliegos de contratación introducen cuestiones ambientales como criterio a la hora de evaluar a los posibles licitadores, y como aspecto de obligado cumplimiento, tanto en el momento de firma del contrato como durante la ejecución del mismo (cláusulas, condiciones especiales de ejecución, etc.).

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres Luton ha introducido en 2023 la denominada Carta de la Cadena de Suministro Sostenible, que extiende las prácticas de Sostenibilidad (ambientales, sociales y empresariales) a lo largo de la cadena de suministro. Esta Carta recoge los criterios del aeropuerto sobre cómo debe ser el desempeño en sostenibilidad e sus proveedores. De esta forma, permite reconocer las diferencias en la actividad y la madurez de la gestión de la sostenibilidad y, por lo tanto, el desempeño de la sostenibilidad de los proveedores. En base a la información gestionada en la misma, el Aeropuerto requiere a sus proveedores colaboración en áreas específicas y acciones relevantes en materia de sostenibilidad. Para el desarrollo de esta herramienta el Aeropuerto ha seguido las mismas prácticas que se establecen en su política ambiental y las acciones definidas en la Estrategia de Negocio Responsable. Todo ello permite evaluar de forma continua la gestión de cuestiones ambientales, sociales y de gobierno corporativo.

Cabe destacar también la colaboración del Aeropuerto de Londres-Luton con el *London School of Economics* para evaluar los impactos de la cadena de suministro y desarrollar una serie de recomendaciones al respecto.

En base a lo anterior, se han establecido objetivos relacionados con la gestión ambiental de la cadena de suministro, tales como los detallados a continuación:

- Como mínimo, destinar un 25% del gasto en la cadena de suministro a proveedores basados en un radio de 20 millas del aeropuerto.

- Incluir criterios en materia de sostenibilidad en el 75% de los contratos con proveedores (por valor).

En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena también incorporan cláusulas ambientales en los procesos de contratación para asegurar el cumplimiento de la legislación ambiental del país a la hora de contratar a terceros. Además, se realiza un análisis específico con el fin de conocer y mitigar los riesgos relacionados con los proveedores (entre los cuales se encuentran aquellos en materia medioambiental).

En todos los casos, el incumplimiento de cláusulas o criterios ambientales establecidos en los contratos con proveedores y arrendatarios puede resultar en penalizaciones y sanciones.

<p>Política de Sostenibilidad</p>	<p>Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo</p>	<p>Libros blancos para el desarrollo inmobiliario</p>	<p>Cláusulas ambientales en los pliegos de contratación</p>
<p>Traslada la cultura de integración de la sostenibilidad (cambio climático, calidad del aire, gestión del ruido, gestión del agua, afección a la biodiversidad y gestión de residuos, junto con aspectos sociales) a todas las áreas de negocio a lo largo de la cadena de valor.</p>	<p>Implanta directrices relacionadas con cuestiones derivadas de las operaciones de los arrendatarios, abordando las cuestiones medioambientales en general (prevención de la contaminación, uso eficiente de los recursos y gestión adecuada de los residuos) y refleja el compromiso de establecer medidas para concienciar y comunicar a las principales partes interesadas sobre esta Política y los posibles impactos medioambientales asociados a la actividad aeroportuaria. Durante 2023 esta Política ha sido actualizada incorporando y adaptando sus principios a lo requerido por los principales analistas/proveedores ESG.</p>	<p>Introduce criterios de sostenibilidad en la consideración del diseño urbanístico y arquitectónico de los futuros desarrollos inmobiliarios en los principales aeropuertos (Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat Josep Tarradellas). Estos documentos se complementarán con los pliegos de licitación para los proyectos de construcción de los futuros Planes Inmobiliarios y garantizan la inclusión del componente de sostenibilidad ambiental en las pautas generales de diseño y en materia de urbanización y paisaje.</p>	<p>Cláusulas ambientales en los pliegos de contratación: Los pliegos de contratación disponen de cláusulas ambientales que establecen requisitos como la obtención de certificaciones en este ámbito como la ISO 14001. En el caso de los pliegos técnicos de los contratos de agentes de handling, por ejemplo, se ha formalizado la necesidad de realizar un plan de sustitución de equipos con el objetivo de reducir emisiones contaminantes.</p> <p>En este sentido, durante 2023 se ha adjudicado el mayor concurso de handling del mundo, en el que se ha requerido a los agentes la obligatoriedad de disponer al menos de un 49% de vehículos y equipos sostenibles en 2030 que se incrementará hasta el 78% en 2030. Las propuestas de los adjudicatarios suponen mejoras muy significativas respecto a los mínimos establecidos en el pliego de 34% de flota eléctrica en 2024 y 49% en 2030, concretamente, el 80% y el 88%, respectivamente. También se fomenta el uso compartido de equipos para aumentar la eficiencia en las operaciones y se establece una antigüedad máxima de medios de 10 años para jardineras y 12 años para el resto.</p> <p>En Reino Unido, la sostenibilidad en los procesos de contratación se gestiona con el apoyo de la información que proporciona la Carta de la Cadena de Suministro Sostenible y el trabajo del "comité de adquisiciones" de LLA que analizan las solicitudes de adquisiciones relevantes desde el punto de vista de la sostenibilidad. Todo ello es liderado por el equipo ejecutivo o un representante del equipo de sostenibilidad con el fin de alcanzar una gestión por objetivos centrada en sostenibilidad. Además de incluir objetivos de sostenibilidad en los contratos, en el aeropuerto se realiza el seguimiento para garantizar que se alcanzan dichos objetivos.</p> <p>Asimismo, los pliegos de contratación incluyen cuestiones ambientales como criterio en la evaluación del adjudicatario, como aspecto obligatorio a cumplir tanto en el momento de firma del contrato como durante la ejecución del mismo (cláusulas, condiciones especiales de ejecución, etc).</p>
<p>Supervisión del comportamiento ambiental</p>	<p>Pliegos técnicos de arrendamientos de locales comerciales</p>	<p>Mecanismos de concienciación de terceros y creación de un foro de colaboración en sostenibilidad</p>	<p>Código de Conducta de Proveedores</p>
<p>La supervisión del comportamiento ambiental de las empresas (contratadas y arrendatarios) por parte de Aena se contempla en los pliegos, así como el apoyo al desarrollo de iniciativas de mejora en la gestión ambiental, especialmente en ámbitos y actividades con un potencial impacto significativo sobre el medioambiente. La realización de seguimientos periódicos, visitas a instalaciones y revisión de aspectos relacionados con los Planes de Vigilancia son comunes y tienen como objetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Establecer las normas y actuaciones de obligado respeto por empresas contratadas y terceros que desarrollen actividades en las instalaciones de Aena. • Identificar y controlar los aspectos ambientales de las actividades realizadas en las instalaciones, recintos y locales propiedad de Aena. • Verificar la adecuada prestación del servicio. 	<p>Incluyen requisitos a potenciales arrendatarios relativos a la incorporación de medidas de naturaleza ambiental (por ejemplo, medidas para la correcta gestión de residuos, de almacenamiento de sustancias peligrosas, vertidos, etc.) así como la supervisión y estricto seguimiento de las mismas (ver Capítulo 3). Dichas requisitos deberán considerarse en el planteamiento de sus ofertas.</p>	<p>Aena pone a disposición de contratistas y arrendatarios buenas prácticas de desempeño ambiental, fomentando un desempeño colaborativo y responsable en su gestión.</p> <p>A este respecto durante 2023 destaca:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grupos de Trabajo basados en el Collaborative Environmental Management de Eurocontrol con el fin de establecer acciones colaborativas y detectar sinergias entre los principales aeropuertos y terceras partes tales como el proveedor de navegación aérea, agentes de recogida y gestión de residuos o agentes handling. <p>En Reino Unido la colaboración del Aeropuerto de Londres Luton con el London School of Economics para evaluar los impactos de la cadena de suministro y desarrollar una serie de recomendaciones al respecto.</p>	<p>El Grupo Aena dispone de un Código de Conducta de Proveedores que reúne todas sus expectativas en varias materias (entre las cuales se encuentra la medioambiental) y que los integrantes de su cadena de suministro deben aceptar y seguir con el fin de establecer o continuar la relación contractual.</p> <p>Este Código de Conducta de terceros resulta de aplicación a las sociedades de Aena participadas íntegra o mayoritariamente por Aena, domiciliadas en España. A los terceros con los que contraten las sociedades que no estén domiciliadas en España, les resulta de aplicación el Código de Conducta de terceros, siempre y cuando sea compatible con la normativa local que les aplique y no tengan su propio Código con similar alcance. A este respecto, los aeropuertos de Aena en Brasil y Reino Unido disponen de su Código de Conducta para terceros, adaptados a su propio contexto. (ver Capítulo 4 "Gestión responsable").</p>

Compras sostenibles

La adopción de nuevas tecnologías y la incorporación progresiva de estándares más respetuosos con el medioambiente son aspectos que promueve el Grupo Aena para asegurar la mejora de su desempeño ambiental, en colaboración con terceros. Como iniciativas, se pueden destacar:

- La adquisición de vehículos eléctricos (turismos y furgonetas), en los nuevos contratos de licitación de la flota de Aena, con el fin de alcanzar 100% vehículos sostenibles en 2026. A este respecto destacar que en 2023 el porcentaje de vehículos eléctricos (turismos y furgonetas) de la flota de la red de aeropuertos en España alcanzó el 42%.

- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se aplican criterios de compra sostenible en la adquisición de bienes y servicios incluidos, entre otros, vehículos 0 emisiones, sistemas de energías renovables, iluminación, eficiencia energética, mejoras en la sostenibilidad de los edificios, sistemas de calefacción y abastecimiento de combustible.
- En España y Reino Unido, desde 2020 disponen del 100% de compra de energía eléctrica con garantía de origen renovable y en Brasil se ha dispuesto del 33% en 2023 (35% en 2022). Esta energía, con garantía de origen sostenible, es suministrada a todos los arrendatarios a través de la red y, por tanto, a todas las empresas que trabajan en los aeropuertos.

Ciclo de vida

 <p>Planificación de Infraestructuras</p>	 <p>Etapas desmantelamiento de instalaciones e infraestructuras</p>	 <p>Fase de Operación</p>	 <p>Ejecución de expedientes de obras</p>	 <p>Compra de productos/servicios</p>
<p>La variable ambiental se encuentra integrada desde las primeras etapas de la planificación de las infraestructuras aeroportuarias a través del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica de instrumentos de planificación "Planes Directores y Planes Especiales)</p> <p>Durante este proceso los Planes Directores y Especiales se analizan desde la perspectiva ambiental, y se someten a un procedimiento de evaluación, que concluye en la correspondiente resolución declarada por el órgano ambiental competente.</p> <p>Una vez resueltas por el órgano competente en materia ambiental las Memorias Ambientales integran los aspectos ambientales a considerar en la propuesta de los Planes Directores/Especiales definitivos y el seguimiento de su cumplimiento.</p> <p>La Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos es un proceso o instrumento que facilita la integración de la variable ambiental en el proceso de toma de decisiones de aquellos proyectos para los que se prevea puedan tener una incidencia significativa sobre el medio ambiente o para la preservación de los recursos naturales. El resultado del proceso de Evaluación del Impacto Ambiental de proyectos (EIA) lo constituye la resolución ambiental final denominada Declaración de Impacto Ambiental en España o Licencia Ambiental en Brasil.</p>	<p>Cuando se procede al desmantelamiento de una instalación o infraestructura se tienen en cuenta criterios ambientales para potenciar la separación de los distintos materiales (madera, vidrio, metales, etc.) al objeto de facilitar su reutilización y de esta manera reducir el envío de residuos a vertederos maximizando su reutilización.</p>	<p>A través del proceso de control operacional y de identificación y evaluación de aspectos ambientales, se da cabida a que las unidades y centros de Aena puedan tener en cuenta la influencia de su actividad en el ciclo de vida de los servicios y los productos utilizados para su prestación.</p>	<p>A través de la Vigilancia Ambiental de Obra, se realiza seguimiento de las obras y del consiguiente cumplimiento de los requisitos establecidos, ya sean relativos a consumos, separación de materiales o al destino final de los residuos.</p> <p>Los pliegos de expedientes de ejecución de obras incluyen cláusulas para fomentar que los proveedores utilicen materiales sostenibles desde su origen, fabricación u obtención, hasta el final de su vida útil (a modo de ejemplo, materiales fácilmente reciclables o reutilizables), Esto se puede observar en la Guía para la evaluación técnica de expedientes de proveedores.</p> <p>En Reino Unido, se disponen de controles ambientales en virtud del acuerdo con el principal socio contratista de construcción, que comparte informes semanales en materia de medio ambiente de las obras con el equipo de salud y seguridad del aeropuerto en el caso de potenciales riesgos ambientales.</p>	<p>Aena establece diferentes criterios ambientales en los documentos contractuales para la adquisición de productos más respetuosos con el medio ambiente (por ejemplo equipos informáticos, papel, suministro de energía eléctrica, material de construcción, etc.). Por ejemplo: adquisiciones de productos eficientes energéticamente, que no contengan materiales peligrosos que minimicen los residuos al final de su vida útil o que sean productos compuestos por materiales reutilizables y reciclables al final de su vida útil (ver apartado anterior).</p> <p>En Reino Unido, se incluye la variable ambiental en las adquisiciones de vehículos, sistemas de energías renovables, iluminación, eficiencia energética, mejoras de edificios, sistemas de calefacción y abastecimiento de combustible.</p>

Productos bajos en carbono ofrecidos por Aena.

Promoción del uso de vehículo sostenible para acceder a los aeropuertos españoles mediante un descuento del 10 % a los pasajeros incluidos en el programa Aena Club Cliente que aparquen su vehículo con distintivo ambiental "0 emisiones" en los parkings del aeropuerto.

Promoción uso del SAF: en el ámbito del combustible sostenible de aviación (SAF), en España se ha firmado un acuerdo de colaboración entre Aena y Exolum para difundir la iniciativa AVIKOR consistente en la compra de SAF por parte de los pasajeros para reducir emisiones durante su vuelo.

Provisión de energía con garantía 100% de origen renovable para todos los arrendatarios y agentes que trabajan en los aeropuertos de Aena.

2.1.6. Adhesiones, alianzas y reconocimientos relacionados con el medio ambiente

(GRI 2-28)

Aena forma parte de varias asociaciones sectoriales, nacionales e internacionales relacionadas con el medioambiente, participando de forma activa:

- Pacto Mundial: organización de la que Aena es socio desde 2017, comprometiéndose con sus diez principios.
- Forética: organización referente en sostenibilidad y responsabilidad social empresarial en España, cuya misión es integrar los aspectos sociales, ambientales y de buen gobierno en la estrategia y gestión de empresas y organizaciones.

Asimismo, también es miembro de diferentes alianzas relacionadas con el clima, en las cuales participa activamente:

- Renewable And Low-Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance: iniciativa para impulsar la producción y el suministro de combustibles renovables y bajos en carbono en los sectores de la aviación y el agua.
- Por el Clima: comunidad formada por la sociedad, ONGs, empresas y administraciones concienciadas por la urgente necesidad de actuar frente al cambio climático, a la que Aena pertenece desde 2017 con el compromiso de reducir sus emisiones de GEI.
- Declaración de Toulouse: iniciativa público-privada que apoya el objetivo de la aviación europea de alcanzar cero emisiones netas de CO₂ para 2050. Ésta es también la primera iniciativa conjunta de este tipo a nivel mundial, que alinea a todas las partes interesadas de la UE en el principios y acciones necesarios para descarbonizar y transformar el sector de la aviación en Europa, lo que representa un verdadero avance.
- The Clean Skies for Tomorrow Coalition: proporciona un mecanismo global crucial para que los altos ejecutivos y los líderes públicos, a través de la cadena de valor de la aviación, se alineen en una transición a los combustibles de aviación sostenibles como parte de un camino significativo y proactivo para que la industria logre un vuelo neutro en carbono.
- European Clean Hydrogen Alliance: reúne a la industria, autoridades, sociedad civil y otras partes interesadas para debatir el despliegue a gran escala de las tecnologías limpias del hidrógeno y lo que ello requiere (la cadena de valor del hidrógeno, principales obstáculos para el despliegue a gran escala del hidrógeno limpio y propuesta de medidas de mitigación).
- Alianza para la promoción del uso del hidrógeno verde en la aviación: alianza sectorial impulsada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con el objeto de promocionar el uso del hidrógeno verde en la aviación española.

- ACI Europe: asociación sectorial, presidida hasta junio 2023 por Javier Marín (Consejero Ejecutivo y Director General de Aeropuertos de Aena), que establece objetivos y compromisos para minimizar las emisiones de carbono en los aeropuertos e (tales como el relativo a alcanzar 0 emisiones netas en 2050) así como acreditaciones que reflejan el progreso hacia las mencionadas metas (programa Airport Carbon Accreditation). En el marco de ACI, Aena participa en diversos Task Forces y Grupos de trabajo vinculados con la sostenibilidad de los aeropuertos con el objetivo de debatir y alinear los diferentes objetivos y estrategias de una forma homogénea y coherente entre los distintos participantes.
- Alianza para la Sostenibilidad del Transporte aéreo: su objetivo se basa en liderar la descarbonización del sector, abarcando todas las soluciones y tecnologías posibles para conseguirlo y potenciando la capacidad industrial de España para ofrecer tecnologías disruptivas, así como otras alternativas bajas en carbono y proyectos de economía circular. También fomentar la colaboración público privada para favorecer la I+D+i y acelerar el desarrollo de aeronaves bajas en carbono. Favorecer la producción a gran escala de combustibles sostenibles de aviación (SAF) en España es otro de sus objetivos; además de promover el desarrollo de iniciativas que garanticen la circularidad de los residuos generados por el sector.
- Alliance for Zero Emmissions Aviation (AZEVA): iniciativa de la CE formada por socios públicos y privados que comparten el objetivo de preparar la entrada en servicio comercial de aeronaves eléctricas y propulsadas por hidrógeno.
- Renewable and Low Carbons Fuels (RLCF): iniciativa que se centra en impulsar la producción y el suministro de combustibles renovables y bajos en carbono en los sectores de la aviación y el marítimo.
- Acuerdo con la Fundación Saving the Amazon para plantar más de 10.000 árboles en Brasil, con el objetivo de contribuir a la restauración y protección del Amazonas y a la lucha contra el cambio climático.
- El Aeropuerto de Londres Luton forma parte de las siguientes organizaciones de sostenibilidad: UK sustainable Aviation Group y UK Airports Sustainability Forum.

Otros iniciativas destacables en las que participa Aena:

- CDP: reconoce el compromiso ambiental otorgando una valoración a las empresas que incorporan el cambio climático como factor estratégico. Aena ha conseguido una calificación A- en el reporte 2023, por encima de la media de su sector.
- Science Based Targets Initiative (SBTi): esta iniciativa impulsa una ambiciosa acción climática en el sector privado al promover que las empresas establezcan objetivos de reducción de emisiones basados en la ciencia. Durante 2023, el Grupo Aena ha remitido sus objetivos de reducción establecidos a corto y largo plazo a SBTi con el objetivo de obtener su validación.

- **Airport Carbon Accreditation:** es el programa de certificación de huella de carbono, que acredita el cálculo de la huella de carbono de los aeropuertos y la evolución de sus compromisos de reducción de emisiones de CO₂ adquiridos (ver más información en el apartado 2.2.1).
- **GRESB:** marco internacional de sostenibilidad que compara la gestión y el desempeño ESG de los principales activos de infraestructura en todo el mundo. En el año 2023, el Aeropuerto de Londres-Luton ha sido clasificado como el aeropuerto del Reino Unido con mejor desempeño en materia de gobernanza y divulgación de sostenibilidad, logrando la máxima calificación en la evaluación.

2.2. Aena frente a la emergencia climática⁶⁸

(GRI 3-3)

Tras el Acuerdo de París, la comunidad internacional se comprometió a mantener el calentamiento global por debajo de los 2°C con respecto a la temperatura de la era preindustrial y mantener los esfuerzos para limitarlo a 1,5°C, dando respuesta a la actual emergencia climática. En este contexto, la Unión Europea encabeza el compromiso mundial ante la crisis del cambio climático a través del Pacto Verde Europeo, mediante el que pretende reducir al menos el 55% de las emisiones de GEI para el año 2030 con respecto a los niveles de 1990, para alcanzar la neutralidad en 2050.

Para lograrlo, la Comisión Europea presentó el paquete de medidas “Fit for 55”, donde se incluyen propuestas legislativas que inciden en el marco europeo de movilidad aérea, como la iniciativa *ReFuelEU Aviation* que obliga a introducir un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles en los próximos años, o la reforma del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión EU ETS, ambas aprobadas en 2023.

Por su parte, España está impulsando iniciativas centradas en la descarbonización, en línea con lo establecido en la “Ley de Cambio Climático y Transición Energética” cuyos objetivos son integrados por el Grupo Aena en su hoja de ruta para dar respuesta en todo momento a los requerimientos normativos.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton se rige, desde una perspectiva regulatoria, la Estrategia Jet Zero - 2050 de Reino Unido, el requisito Aeropuertos sin emisiones de carbono del Reino Unido a 2040 (en consulta), y el Mandato de SAF (Sustainable Aviation Fuel) de Reino Unido (sobre aerolíneas y proveedores de combustible). se encuentra en fase de desarrollo, alineando progresivamente los objetivos a los estándares y compromisos europeos.

2.2.1. Plan de Acción Climática

(GRI 3-3; 201-2; 305-5)

En 2023, el Consejo de Administración de Aena presentó en la Junta General de Accionistas el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática del año 2022, para su aprobación con carácter consultivo. En esta votación, el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática (PAC) ha obtenido un 90,37% de votos favorables. Dicho informe recoge el avance logrado en la implementación de las actuaciones y objetivos del PAC.

Desde el año 2021, Aena presenta el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática para votación consultiva de la Junta General de Accionistas, consolidando a la Compañía como la primera en España y una de las pocas del mundo que rinden cuentas a sus accionistas sobre sus planes de descarbonización.

El Plan de Acción Climática 2021-2030 (PAC) de Aena forma parte de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030. Los principales objetivos de este plan son alcanzar la neutralidad de carbono en 2026 y ser *Net Zero Emissions* (0 emisiones netas) en 2040. Además, el PAC persigue fomentar la descarbonización entre los grupos de interés de Aena, con especial atención a las aerolíneas, para incidir también en la reducción de las emisiones de Alcance 3 de la Compañía. Cabe destacar, que dicho plan se encuentra alineado con los ODS y cumple con las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), de quien Aena es *Supporter* desde 2022, y el Sustainability Accounting Standards Board (SASB).

El Plan de Acción Climática establece una inversión cercana a los 550 millones de euros en el período 2021-2030

El PAC establece una hoja de ruta marcada por unos objetivos estratégicos anuales asociados a una serie de programas, líneas de acción, iniciativas y proyectos, que contribuyen a su vez a la consecución de los objetivos específicos asociados a cada actuación. De forma esquemática, el PAC comprende tres programas estratégicos, cuyo despliegue contempla diversas medidas en eficiencia energética, uso de energías renovables, movilidad sostenible, la reducción de emisiones de terceros, y la descarbonización de procesos y actividades operativas. Estos son:

1. **Neutralidad en carbono (emisiones de Alcance 1 y 2):** incide sobre las emisiones propias de la Compañía. Persigue que Aena se convierta en un operador de aeropuertos neutral en carbono en 2026 para alcanzar el *Net Zero Emissions* en 2040. Afecta, por tanto, a la totalidad de las emisiones de Alcance 1 y 2 de la Compañía.

⁶⁸ Este apartado del informe “2.2. Aena frente a la emergencia climática”, incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, objetivos, métricas y evolución relacionados con el cambio climático, siguiendo así las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

2. **Aviación sostenible (emisiones de Alcance 3):** pretende actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación que operan en los aeropuertos para acelerar su descarbonización y la implementación de nuevos combustibles sostenibles implicando a los *stakeholders* mas relevantes como las aerolíneas y los agentes *ground handling*.
3. **Comunidad y cadena de valor sostenible (emisiones de Alcance 3):** pretende mejorar la sostenibilidad del entorno colaborando con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad, fomentando la movilidad sostenible desde y hacia aeropuerto.

El Plan de Acción Climática está alineado con la adhesión de la Compañía, desde el 2019, a la iniciativa Net Zero de ACI Europa (Consejo Internacional de Aeropuertos), la cual ha sido adoptada en la actualidad por más de 200 aeropuertos europeos y que marca un hito significativo en la lucha contra el cambio climático por el sector. En este sentido, los objetivos internos de descarbonización de Aena han sido desarrollados en línea con dicho compromiso adquirido, dando mayor sustento y viabilidad a las rutas de acción definidas.

Todos los esfuerzos que Aena desarrolla en materia de descarbonización, se han visto reflejados en 2023 a través de la obtención del nivel A-, en CDP

Por otro lado, hay que destacar que el aeropuerto de Londres Luton dispone de su propia hoja de ruta para alcanzar el objetivo Net Zero en 2040 de ACI EU. Asimismo, en su Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 se incluye el compromiso de garantizar la responsabilidad y la eficiencia ambiental, centrándose en el cambio climático, el agua, los residuos, la calidad del aire, el ruido, la movilidad sostenible etc. Todo ello, entorno a cuatro áreas clave: lograr cero emisiones netas, ofrecer una aviación sostenible, crear un impacto positivo en la comunidad y ser una empresa responsable, así como seis compromisos principales para lograr una operación aeroportuaria neta cero. Estas seis áreas de enfoque cubren la energía renovable, vehículos, climatización y grupos electrógenos con bajas emisiones de carbono, mejoras de eficiencia energética, el uso de otras tecnologías nuevas cuando sea factible.

Tanto la hoja de ruta hacia el Net Zero en 2040 como la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 fueron compartidas y aprobadas por los órganos de gobierno de las sociedades de Aena en Reino Unido.

Por su parte, las filiales de Aena en Brasil se encuentra elaborando una estrategia de sostenibilidad cuyo principal objetivo se centra en la consecución del Net Zero de ACI en 2040.

Continuando con sus compromisos en materia de descarbonización, en 2023 el Grupo Aena ha establecido sus objetivos de reducción de emisiones basados en la ciencia, en su compromiso con Science-Based Targets initiative (SBTi). Estos objetivos se encuentran a fecha de cierre de este informe en proceso de validación por parte de SBTi.

Objetivos específicos de descarbonización

(GRI 3-3)

La hoja de ruta establecida por el PAC marca el compromiso y las acciones de Aena para lograr los objetivo des reducción de la huella de carbono, abarcando todas las emisiones de alcance 1 y 2. El camino a seguir establecido por el PAC cuenta con objetivos estratégicos anuales con el fin de reducir las emisiones propias, como producir energía renovable ampliando el autoconsumo, comprar energía procedente

de fuentes renovables, mejorar la eficiencia energética en edificios, impulsar el uso de SAF, reducir las emisiones atribuibles a los agentes de handling mediante el incremento de vehículos eléctricos, instalar puntos de carga eléctricos, promover la movilidad sostenible desde y hacia los aeropuertos e involucrar de forma activa a la cadena de suministro y las comunidades en el impulso de la sostenibilidad.



PLAN DE ACCIÓN CLIMÁTICA 2021 - 2030 : 3 PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

NEUTRALIDAD DE CARBONO

Alcance 1 y 2

Convertirse en un operador de aeropuertos neutral en carbono (2026) y sentar las bases para alcanzar el Net Zero Carbon (2040).

AVIACIÓN SOSTENIBLE

Alcance 3

Actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación como aerolíneas y agentes handling para acelerar su descarbonización.

COMUNIDAD Y CADENA DE VALOR SOSTENIBLE

Alcance 3

Mejorar la sostenibilidad del entorno colaborando con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad etc para reducir las emisiones de transporte desde/hacia aeropuerto.

El PAC tiene un alcance superior al propio aeropuerto al impulsar las mejoras en sostenibilidad del sector del transporte aéreo, desarrollando iniciativas que tengan impacto más allá de las operaciones propias.

España

Reino Unido

Brasil

Corto plazo

2023

Compra de electricidad 100% con garantía de origen renovable (objetivo continuado desde 2020).

Reducción en un 61% de las emisiones absolutas de GEI de Alcance 1 y 2 respecto al año base 2019 (el año base y los objetivos del PAC se establecieron en 2021 y las emisiones del año base son 136.631 tCO₂eq).

Compensación hasta el 8% de las emisiones hasta alcanzar un total de 69% de reducción y compensación de emisiones.

2026

Alcanzar la Neutralidad de carbono en la red de aeropuertos.

Electrificación del 26% de la flota propia de vehículos (turismos y furgonetas) y 100% vehículos sostenibles (electrificación+consumo HVO).

Establecimiento de 3.150 puntos de recarga eléctrica en aparcamientos para pasajeros, empleados y en lado aire.

Acreditación de Airport Carbon Accreditation de ACI EU nivel 4+ en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-EI Prat.

44% de la flota de handling sostenible (equipamiento eléctrico y combustible sostenible).

Implementación de nuevas medidas y mejoras colaborativas para optimizar la eficiencia de las operaciones aeroportuarias, así como la congestión del espacio aéreo europeo, reduciendo los tiempos de espera y el tiempo de vuelo.

Flota de lanzaderas entre terminales 100% eléctricas en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona EI Prat.

2023

Mantener la compra de electricidad 100% con garantía de origen renovable.

2026

25% de abastecimiento energético a partir de energías renovables en instalaciones propias.

Implementación de las medidas de eficiencia energética obtenidas en la auditoría energética del aeropuerto.

2023

Actuaciones de eficiencia energética en operaciones internas.
Compra de energía eléctrica con garantía de origen renovable.

2024

Realizar y analizar estudios para la implementación de sistemas PCA y 400Hz.

Sustitución progresiva de los combustibles fósiles por etanol y biodiesel.

2026

Reemplazar los tipos de gases utilizados en los sistemas de aire acondicionado por gases que no causen daño al medio ambiente.

Compra del 100% energía eléctrica con garantía de origen renovable para todos los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil.

Implementar puntos de recarga para vehículos handling eléctricos y en estacionamientos de pasajeros.

2027

Acreditación de Airport Carbon Accreditation de ACI EU nivel 3.

Medio/ Largo

2030

Reducción del consumo eléctrico por pasajero en un 10%.

Reducción del consumo de energía de climatización por pasajero en un 9%.

Utilización de un 65% de combustible sostenible en calderas y cogeneración.

78% de la flota de handling sostenible (equipamiento eléctrico y combustible sostenible).

Instalación de hidrogeneras en los 5 aeropuertos principales.

2040

Consecución Net Zero de ACI EU.

2030

Aumento del número de puntos de recarga eléctrica en aparcamientos.

100% flota propia de vehículos bajos en carbono.

Iluminación totalmente eficiente de pistas y campo de vuelos.

2035

100% flota propia vehículos eléctricos.

2039

Sistema completo de calefacción de bajas emisiones de carbono.

2040

Consecución Net Zero de ACI EU.

2040

Consecución Net Zero de ACI EU

Actuaciones y medidas de mitigación 2023 para alcanzar los objetivos de descarbonización



Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y usos de energías renovables

- El consumo eléctrico en la red de aeropuertos españoles y en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, procede de fuentes de energía con un 100% de garantía de origen renovable. En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, por su parte, ha alcanzado el 33%, siendo el correspondiente a los aeropuertos de ANB del 37%.
- Aena, en su objetivo por alcanzar en el 100% en autoabastecimiento, a partir de 2026, ha puesto en explotación la nueva planta fotovoltaica del Aeropuerto de Gran Canaria y se encuentran en construcción las nuevas plantas fotovoltaicas de 7,5 MW y 120 MWn en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Entre las medidas de eficiencia energética se encuentran aquellas vinculadas con climatización y la sustitución de luminarias LED, etc. En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se ha sustituido el 90% (85% en el 2022) de la iluminación existente por LED y en los aeropuertos de Aena continúan con la implementación de iluminación LED en sus edificios terminales con el objetivo de alcanzar el 100% en 2026.



Airport Carbon Accreditation

Más del 90% de las emisiones de carbono están acreditadas por el programa Airport Carbon Accreditation (ACA):

- El Aeropuerto de Londres Luton ha alcanzado en 2023 el Nivel 4 "Transformación".
- En España, los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol disponen del Nivel 3 "Optimización". Los aeropuertos César Manrique-Lanzarote, Ibiza, Alicante-Elche y Menorca presentan el Nivel 2 "Reducción" y el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro del Nivel 1 "Inventario". En 2026 el objetivo es alcanzar el nivel 4+ en 19 aeropuertos de la red española y nivel 5 en 2030.
- Por su parte, los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil están trabajando en la incorporación al programa.



Movilidad sostenible

- Sustitución de la flota de turismos de Aena por vehículos más limpios y eficientes y ampliación de la red de puntos de recarga para vehículos eléctricos o híbridos, alcanzando en el ámbito español el 42% de vehículos eléctricos de la flota propia de turismos y furgonetas en (28.7% en el 2022) y 2.086 (1.063 en el 2022) puntos de recarga en lado tierra y aire de los aeropuertos. El objetivo en Aena es disponer del 100% de vehículos sostenibles y más de 3.000 puntos de recarga en lado aire y tierra en 2026.
- Ampliación de las plazas de estacionamiento para bicicletas y/o patinetes eléctricos en los aeropuertos de Fuerteventura, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Girona-Costa Brava, Jerez y Valencia. El aeropuerto de Girona-Costa Brava ha instalado además una estación de montaje y reparación de bicicletas.



Colaboraciones con terceros

- Cadena de valor: Trabajo en estrecha colaboración con los proveedores para alcanzar reducciones de emisiones de los socios en nuestros aeropuertos y cadenas de suministro.
- Impulso en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido para el uso de aviones más eficientes
- Lanzamiento de Sustainable Supply Chain Charter en el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido.
- Participación en diversos foros de Sostenibilidad y del sector aéreo.
- Impulso al uso de combustible sostenible para la aviación: alianzas y colaboración activa con productores de bioqueroseno, aerolíneas y otros agentes de interés para incrementar el uso de combustibles sostenibles y fomentar su producción.
- Reducción de emisiones de ciclo LTO y APUs: implantación de A-CDM o CDM (Airport Collaborative Decision Making o Collaborative Decision Making) dirigida a mejorar la eficiencia general de las operaciones aeroportuarias, reducir los tiempos de rodaje y, por tanto, el consumo de combustible y emisiones mediante el uso compartido de información actualizada de carácter operativo. El A-CDM se encuentra implementado en 5 de los aeropuertos españoles y cuenta asimismo con Torres Avanzadas en 10 de sus aeropuertos.
- En relación con Enaire, Aena ha participado en el seguimiento de los criterios de sostenibilidad del contrato de prestación de servicios de navegación aérea, que garantiza el alineamiento con Aena en materia de sostenibilidad.
- Suministro de energía eléctrica renovable a aeronaves: El 100% de los puestos de estacionamiento en pasarela en los aeropuertos españoles cuentan con un sistema de suministro eléctrico a 400 Hz. En 2023 se ha avanzado en la implantación de nuevas tomas, reposición y sustitución de equipos antiguos y se está trabajando para implementar en un futuro estos sistemas de suministro eléctricos en los puestos de plataforma de las aeronaves en remoto. Además, la energía eléctrica suministrada por Aena a estas aeronaves es 100% con garantía de origen renovable.
- Flota Handling sostenible: adjudicación del nuevo pliego de Asistencia en Tierra a Aeronaves en los aeropuertos españoles con criterios y objetivos de sostenibilidad que superan los objetivos establecidos en el PAC.
- Proyecto piloto pooling en vehículos handling en el aeropuerto de Palma de Mallorca: este proyecto restringido a vehículos tipo pushback ha dado resultado positivos de ahorros en tiempo de utilización del 15% lo que supone hasta 1 ton CO₂ anual por equipo en uso estándar.
- Lanzamiento de "Aena con la Investigación", para el impulso de proyectos de investigación y transferencia tecnológica en el ámbito aeroportuario, en áreas relacionadas con la sostenibilidad social y ambiental y la transformación sostenible del transporte aéreo.



Comunicación y reporte

- Establecimiento de objetivos de reducción para la adhesión a la iniciativa Science Based Target (en proceso de validación).
- Participación en Carbon Disclosure Project (CDP), principal marco de reporting en cambio climático, donde la Compañía ha obtenido en 2023 el nivel A-.
- Adhesión a diversas iniciativas en el ámbito de la lucha contra el cambio climático (ver apartado "2.1.6. Participación en asociaciones relacionadas con el medio ambiente.")
- Participación del aeropuerto de Londres-Luton en GRESB, marco internacional que compara la gestión y el desempeño ambiental, social y de gobernanza de activos en todo el mundo, en el que se ha obtenido una calificación de cinco estrellas.

Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización (GRI 305-5)

España	Reino Unido	Brasil
<ul style="list-style-type: none"> • 70 % de reducción de emisiones propias de gases de efecto invernadero (año base 2019). • Compra de electricidad 100% renovable: Aena España y sus arrendatarios consumen energía eléctrica renovable con garantía de origen 100% en todos sus aeropuertos y oficinas desde 2020. • Electrificación del 42% de la flota propia de turismos y furgonetas. • 2.086 puntos de recarga para vehículos eléctricos en lado tierra y aire en los aeropuertos de la red. • El 24% de la flota de handling (vehículos y equipos) que opera en los aeropuertos es eléctrica. • Nueva planta fotovoltaica en explotación en el aeropuerto de Gran Canaria y adjudicación de la planta Fotovoltaica de 120 MWn de Madrid-Barajas y licitación de la planta de Barcelona-El Prat. • Nueve aeropuertos están certificados por Airport Carbon Accreditation (ACA) de ACI EU. En 2023 el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol ha ascendido al nivel 3 "Optimización", equiparándose a los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, que han renovado su certificación para ese nivel. Por otra parte, los aeropuertos de Alicante-Elche Miguel Hernández, Ibiza, César Manrique-Lanzarote y Menorca han renovado el Nivel 2 "Reducción" de la acreditación y el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro el Nivel 1 "Inventario". • 5 aeropuertos con A-CDM y 10 aeropuertos con torres avanzadas. • 4,52% de reservas en parkings de Aena de vehículos 0 emisiones que se han beneficiado del 10% de descuento a través del Aena Club Cliente. 	<ul style="list-style-type: none"> • 77% de reducción de emisiones propias de gases de efecto invernadero (año base 2019). • Acreditación del Nivel 4 de la certificación Airport Carbon Accreditation. • 26,4% de vehículos handling eléctricos. • 12 puntos de recarga eléctricos para vehículos de Luton. 	<ul style="list-style-type: none"> • Compra del 35% de energía limpia del Mercado de Energía Libre. • Realización de tests de eficiencia operacional dentro del proyecto piloto para el uso de autobuses eléctricos en los aeropuertos. • Reunión con el Ministerio de Infraestructura y el Ministerio de Medio Ambiente para tratar temas relacionados con el abastecimiento de combustibles verdes para aeronaves, considerando las áreas y puntos de abastecimiento en los aeropuertos. • En las instalaciones de los aeropuertos de Aena en Brasil se están realizando mejoras y reemplazos en materia de consumo energético resultantes de la ejecución de obras. • Asimismo, para gestionar adecuadamente el consumo energético, Aena ha dotado de contadores inteligentes en varias de sus instalaciones.

2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática

(GRI 2-9; 2-12; 2-13; 2-19)

La relevancia del cambio climático en la Compañía, ha llevado a que la temática sea abordada de manera transversal y sea vinculada al sistema de gestión y evaluación del desempeño de la Alta Dirección y de todos los empleados de Aena.

En este sentido, el cumplimiento progresivo del Plan de Acción Climática 2021- 2030 influye sobre la retribución de la plantilla de Aena en España, incluyendo al CEO, miembros

del Comité de Dirección Ejecutiva, Director de sostenibilidad, y al resto de la Alta Dirección y trabajadores.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los objetivos clave de sostenibilidad, que incluyen entre otros materias las relacionadas con el cambio climático, forman parte de los objetivos de bonificación de gestión. Estos objetivos aplican al director ejecutivo, a todos los miembros del equipo ejecutivo, al responsable de sostenibilidad y al gerente senior de Net Zero⁶⁹.

	 Función	 Periodicidad
Junta General de Accionistas	Votación consultiva y seguimiento del Plan de Acción Climática.	Anual
Consejo de Administración	Aprobación del PAC y supervisión anual y puntual. Orientación y control de la estrategia, políticas, objetivos, riesgos y resultados en material relacionadas con la acción climática	Anual
Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	Modelo retributivo que incluya vinculación a objetivos de Acción Climática.	Anual
Comisión de Auditoría	Supervisar el sistema de gestión de riesgos, asegurando la identificación, gestión y comunicación de los principales riesgos dentro de los niveles planificados.	Anual
Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	Informe, supervisión y reporte del Plan de Acción Climática.	Trimestral
Comité de Dirección Ejecutivo	Seguimiento del Plan de Acción Climática.	
Chief Green Officer	Convertir la sostenibilidad en un elemento fundamental para la toma de decisiones de la Compañía y comunicar, tanto al Consejo como a los empleados, de los avances en materia de sostenibilidad de la empresa a través de los canales comunicación establecidos.	
Dirección de Innovación, sostenibilidad y experiencia cliente	Elaboración y coordinación del Plan de Acción Climática.	
Grupo de trabajo de plan de acción climática	Coordinación operativa áreas de negocio para el despliegue de la estrategia.	Bimensual

⁶⁹ En las filiales de Aena en Brasil aún no disponen de objetivos en materia de sostenibilidad ligados a la retribución variable.

2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático

(GRI 3-3; 201-2)

Los riesgos climáticos están plasmados en el mapa de riesgos del Grupo Aena, el cual también tiene en cuenta los mecanismos de gestión, supervisión y control correspondientes⁷⁰, que a su vez incluyen indicadores y medidas ligadas al cumplimiento del Plan de Acción Climática. Cumpliendo con las mejores prácticas en la materia, Aena sigue las recomendaciones del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) en su proceso de análisis de riesgos y oportunidades derivados del cambio climático.

En 2023, se ha llevado a cabo la actualización del estudio de riesgos climáticos de la red española, considerando diversos escenarios climáticos⁷¹ para modelizar posibles interacciones de las variables del clima y proyectar potenciales afectaciones⁷².

Riesgos físicos: las precipitaciones y temperaturas extremas, las olas de calor, el estrés hídrico o sequías, el aumento del nivel del mar, y el riesgo de inundaciones fluviales, entre otros, son posibles riesgos físicos identificados que podrían tener afectación directa sobre las infraestructuras aeroportuarias o la gestión de los servicios de transporte a medio/largo plazo. A partir del análisis de riesgos físicos realizado y teniendo en cuenta las medidas de adaptación ya realizadas o previstas se ha determinado la vulnerabilidad en la actividad aeroportuaria en las distintas áreas operacionales ante el cambio climático. Asimismo, como consecuencia de una posible materialización de estos riesgos, se podría prever un aumento de los gastos de climatización (OpEx) así como la potencial necesidad futura de incurrir en inversiones para prolongar pistas en algunos aeropuertos que eviten restricciones operativas o para proteger las instalaciones frente a precipitaciones extremas o el aumento del nivel del mar (CapEx), entre otros.

Riesgos de transición: Aena ha realizado una evaluación de la materialidad de los riesgos identificados seleccionando, a través del valor de su criticidad en los distintos horizontes temporales, los siguientes riesgos que considera prioritarios por su potencial, tanto de materialización como de impacto:

- **Riesgos regulatorios y legales:**

- Paquete normativo de la UE Fit for 55.
- Prohibición de vuelos con alternativa AVE.
- **Riesgos tecnológicos:**
 - Nuevas tecnologías y combustibles sostenibles en aeropuertos .
- **Riesgos de mercado:**
 - Recesión económica por crisis energética.
- **Riesgos reputacionales:**
 - Estigmatización del sector.

Oportunidades: A partir de la evaluación de los riesgos climáticos, se han detectado las siguientes oportunidades relacionadas con la descarbonización del sector:

- Renovación de la flota propia sostenible para el uso de combustibles alternativos: eléctricos y uso de HVO.
- Producción de electricidad renovable en autoconsumo.
- Desarrollo de tecnologías de Gestión Eficiente de Operaciones Aeroportuarias que permitan un tráfico más eficiente, competitivo, seguro y sostenible.
- Centros multimodales que permitan mejorar la experiencia del cliente: conexiones de aeropuertos a estaciones de tren/puertos y lanzaderas sostenibles entre terminales.
- Desarrollo de servicios adaptados a los cambios de las preferencias de los consumidores resultantes del cambio climático.
- Despliegue de servicios de bajas emisiones: instalación de puntos de recarga en aeropuertos.

⁷⁰ Al estar incorporado en el mapa de riesgos de la Compañía, su supervisión y revisión corresponde al Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría. El Comité de Dirección de Aena actualiza anualmente el mapa de riesgos a partir de la información proporcionada por las diferentes direcciones corporativas. Para más información, ver apartado relativo a los riesgos y su gestión, del presente informe.

⁷¹ Para el análisis de los riesgos físicos, en línea con las recomendaciones del TCFD, se han considerados los siguientes escenarios climáticos:

- Escenario RCP 8.5 (escenario Business as Usual): se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones continúan subiendo al mismo ritmo que en la actualidad, suponiendo un calentamiento global que probablemente no superará los 4°C.

- Escenario RCP 4.5 (escenario de fuerte mitigación): se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones se habrían reducido a la mitad en 2080 y es muy probable que no se excedan los 2°C de calentamiento global.

- Escenario SSP1-2.6: los escenarios SSP contemplan tanto el nivel de emisiones como la Trayectoria Socioeconómica Compartida (*). El "1" se refiere a la tendencia socioeconómica, en este caso la de desarrollo sostenible y el 2.6 al nivel aproximado de forzamiento radiativo (**) para el año 2100. Este escenario guarda similitudes con el RCP2.6 en términos de proyecciones climáticas, aunque abarca una gama más amplia de futuros gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos. Este tipo de escenarios se contemplan en el Sexto Informe de Evaluación del IPCC

Para analizar los riesgos de transición se ha utilizado el escenario climático Net Zero Emissions by 2050 (NZE), de la Agencia Internacional de Energía, que es un escenario que limita el calentamiento global a 1,5°C en 2100.

Los horizontes temporales se corresponden con la situación actual, así como a 10 y 30 años.

⁷² Cara al desarrollo futuro, el análisis de riesgos climáticos se podrá complementar con la cuantificación del potencial impacto financiero en Aena, causado por los riesgos críticos, sobre ingresos, costes operativos, inversiones de capital y capitalización de la acción entre otros, según el tipo de riesgo, ya sea físico o de transición.

Por otra parte, en Reino Unido se ha llevado a cabo el informe de adaptación al cambio climático para el Aeropuerto de Londres-Luton, realizado a partir de un ejercicio de identificación de riesgos físicos, riesgos de transición y oportunidades derivados del clima que se relacionan a la actividad del negocio, sobre el cual resulta una valoración del potencial impacto en sus activos, operaciones y funciones estratégicas⁷³:

- **Riesgos físicos:** fuertes lluvias e inundaciones de la infraestructura de drenaje, aumento de la temperatura que afecte las condiciones de trabajo, aumento de la temperatura que afecte el peso de despegue, condiciones más frías que aumenten los requisitos de descongelación y disminución de la visibilidad que puede afectar a las operaciones del aeropuerto.
- **Riesgos de transición:** cumplimiento de los requisitos normativos (así como de las estrategias de cero emisiones netas), desarrollos tecnológicos que desencadenen inversiones sustanciales, disminución potencial de la demanda y los límites de capacidad, así como los riesgos reputacionales relacionados con el medio ambiente.
- **Oportunidades:** la transición a una economía con menos emisiones de carbono ofrece una oportunidad para que Reino Unido asuma un papel de liderazgo en la orientación del sector de la aviación. Con proyecciones de temporadas de verano más extensas, se espera que disminuya la frecuencia de nieblas y temperaturas bajas, propiciando mejores condiciones para las operaciones. Las mejoras operativas podrían devenir en un mayor aprovechamiento de ofertas positivas con las últimas tecnologías y una infraestructura mejorada.

A partir de lo anterior, la Compañía se encuentra elaborando el correspondiente Plan de Acción de la compañía a partir de las medidas de adaptación detectadas en la evaluación de riesgos y las medidas de mitigación, las cuales complementarían al PAC y el Net Zero Roadmap, conformando todo ello la respuesta integral de Aena para la gestión de riesgos y oportunidades derivados del cambio climático⁷⁴:

- **Medidas de mitigación:** consisten en reducir los impactos ambientales negativos resultantes de la actividad aeroportuaria y desarrollar medios de transporte respetuosos con el medio ambiente. Se busca fomentar la colaboración de las aerolíneas con otros grupos de interés, impulsando la disminución de gases de efecto invernadero liberados a la atmósfera y contribuir a la mitigación del cambio climático.

- **Medidas de adaptación:** consisten en actuaciones para la adaptación de las actividades y la infraestructura aeroportuaria, a la evolución previsible de las variables climáticas, los posibles impactos del cambio de clima y los posibles efectos sobre las infraestructuras y operaciones aeroportuarias, detectadas en el Estudio de Riesgos Físicos climáticos y en la Evaluación Ambiental Estratégica de los Planes Directores de los aeropuertos. Este análisis abarca los horizontes temporales intermedios hasta el horizonte de desarrollo previsible.⁷⁵

Asimismo, se dispone de procedimientos para minimizar el impacto de situaciones de emergencia⁷⁶ vinculadas, por ejemplo, a eventos meteorológicos y geológicos que tienen repercusión en aeronaves y/o instalaciones en las operaciones. Así, cada aeropuerto dispone de Planes de Actuación para responder a situaciones meteorológicas que puedan afectar a las operaciones, como el Plan de Actuaciones Invernales frente a contingencias de hielo y nieve, más conocido como Plan Invierno, activo en los 21 aeropuertos españoles de la red que, durante los meses de invierno, tienen riesgo de sufrir condiciones climatológicas adversas. En el resto de instalaciones de la red se mantiene un nivel de respuesta ante este tipo de inclemencias meteorológicas que varía en función de sus necesidades operativas y de su ubicación geográfica. Para el Plan Invierno, Aena establece los procedimientos que deben seguir los aeropuertos ante este tipo de contingencias con el objetivo de minimizar el impacto del hielo y la nieve en el tráfico aéreo de los aeropuertos, donde la prioridad es, en todo momento, la seguridad.

Respecto a los eventos geológicos, cabe indicar que en el caso de aeropuertos próximos a zonas en riesgo de erupciones volcánicas, existen procedimientos para la retirada de cenizas.

En Reino Unido, se dispone de planes de emergencia ante eventos climáticos, en relación con:

- Planes de acción para eventos climáticos extremos.
- Planes de actuación invernal (eliminación del hielo).
- Mayor frecuencia e intensidad en mantenimiento para la reducción del riesgo asociado a impactos del cambio climático.
- Planes de gestión para la adaptación al cambio climático a largo plazo, incluido el seguimiento y la revisión continuos.

⁷³ Los riesgos y las oportunidades se han identificado y evaluado utilizando un marco de evaluación de riesgos estandarizado que considera los umbrales de impacto, la probabilidad de eventos y la gravedad de los impactos. El marco de referencia ha sido ampliado para incluir una evaluación de alto nivel de los riesgos de transición del Aeropuerto de Londres-Luton y considerar las mejores prácticas actuales introduciendo progresivamente las orientaciones de TCFD. Para más detalle, ver Informe de Adaptación al Cambio Climático 2021 del Aeropuerto de Londres-Luton (link disponible en "Enlaces de interés").

⁷⁴ Para más detalle, ver Plan de Acción Climática de Aena España y el Net Zero Roadmap del Aeropuerto de Londres-Luton, cuyos enlaces se encuentran disponibles en el apartado "Enlaces de interés".

⁷⁵ De forma específica, en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se han concluido una serie de medidas de adaptación a implementar para minimizar los riesgos detectados y sus posibles impactos, relacionadas con la adecuación de los Planes Directores de los aeropuertos de manera coordinada, y su inclusión en las obras previstas en el próximo horizonte temporal.

⁷⁶ Al disponerse de planes de emergencia específicos para cada aeropuerto, es el equipo local el responsable del mismo. Los procedimientos que desarrollan el correspondiente plan de emergencias son propios de cada aeropuerto, bajo la coordinación de Servicios Centrales, y están certificados e inspeccionados por AESA. Para más información ver Capítulo 6.

EN ESPAÑA ANÁLISIS DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES CLIMÁTICOS



Riesgos Físicos

- Temperaturas extremas
- Olas de calor
- Precipitaciones extremas
- Estrés hídrico y sequías
- Inundaciones fluviales
- Aumento del nivel del mar



Riesgos de Transición

- Riesgos regulatorios y legales:**
Paquete normativo de la UE Fit for 55.
Prohibición de vuelos con alternativa AVE
- Riesgos tecnológicos:**
Nuevas tecnologías y combustibles sostenibles en aeropuertos .
- Riesgos de mercado:**
Recesión económica por crisis energética.
- Riesgos reputacionales:**
Estigmatización del sector.



Oportunidades

- Renovación de la flota propia sostenible para el uso de combustibles alternativos: eléctricos y uso de HVO.
- Producción de electricidad renovable: plan fotovoltaico.
- Desarrollo de tecnologías de Gestión Eficiente de Operaciones Aeroportuarias que permitan un tráfico más eficiente, competitivo, seguro y sostenible.
- Centros multimodales que permitan mejorar la experiencia del cliente: conexiones de aeropuertos a estaciones de tren/puertos y lanzaderas sostenibles entre terminales.
 - Desarrollo de servicios adaptados a los cambios de las preferencias de los consumidores resultantes del cambio climático.
- Despliegue de servicios de bajas emisiones: instalación de puntos de recarga en aeropuertos.

EN REINO UNIDO - AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON ANÁLISIS DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES CLIMÁTICOS



Riesgos Físicos

- Reducción de visibilidad (niebla, nubosidad...)
- Olas de calor
- Olas de frío y heladas
- Inundaciones
- Precipitaciones intensas



Riesgos de Transición

- Políticos**
Políticas que restrinjan acciones que contribuyan a los efectos adversos del cambio climático o limiten la capacidad del sector.
- Tecnológicos**
Competitividad del aeropuerto.
Soluciones tecnológicas que impliquen inversiones arriesgadas.
- Mercado**
Cambios en la demanda y en la capacidad aeroportuaria.
Cambios en los segmentos del mercado y competencia por parte de opciones- de bajas emisiones de carbono.
- Reputacionales**
Cambio de percepción de los clientes o la comunidad sobre la contribución a la transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono.



Oportunidades

- Potenciación del rol de líder en el sector de aviación
- Mejores condiciones para la operación, por menor frecuencia de temperaturas mínimas extremas y prolongación de temporada de verano en algunos destinos.
- Implementación de nuevas tecnologías

2.2.4. Métricas. Huella de carbono

(GRI 3-3; 305-1; 305-2; 305-3; 305-4; 305-5)

Del total de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a escala mundial, aproximadamente el 2,5% proceden del sector de la aviación. De este porcentaje, alrededor del 80% de las emisiones de CO₂ provienen de vuelos de más de 1.500 km de distancia, para los que no existe una alternativa práctica de transporte⁷⁷. En lo que respecta a la contribución en emisiones de GEI del sector aéreo en Europa esta asciende al 4% y, si tenemos en cuenta únicamente el sector del transporte, estas constituyen aproximadamente el 14,4% con respecto a otros modos de transporte. Por otro lado, el 95% de estas emisiones son generadas por las aeronaves, mientras que el resto son atribuibles al control directo de los aeropuertos, es decir, actividades que se llevan a cabo en las instalaciones aeroportuarias y en las que intervienen numerosos agentes (actividades tanto propias como de la cadena de valor).

El Grupo Aena monitoriza su huella de carbono para evaluar la eficacia de las medidas implementadas. De este modo, la huella de carbono de España (alcance 1 y 2) se ha reducido en un 70 % con respecto al año base 2019⁷⁸, superando el objetivo de alcanzar un 61% en la reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) establecido en el Plan de Acción Climática.

En cuanto a las emisiones de alcance 3 de los aeropuertos españoles, se ha obtenido una reducción del 12,69% respecto del 2019 gracias a la puesta en marcha de iniciativas de colaboración con terceros y a la eficiencia en las operaciones.

A nivel consolidado, las emisiones de alcance 1 alcanzaron 17.380,97 tCO₂ en 2023 (21.087,76 tCO₂ en 2022) y, en lo que respecta a las emisiones de Alcance 2 (*Market Based*), han sumado 26.566,42 tCO₂ en 2023 (30.428,92 tCO₂ en 2022). Esta reducción se debe gracias a la compra de electricidad con garantía de origen renovable así como a la implementación de medidas de mitigación y eficiencia.

A pesar de que durante 2023 el volumen de tráfico se ha recuperado, superando el número de pasajeros de 2019 y de la incorporación de los 11 nuevos aeropuertos de la filial de Aena en BOAB, el Grupo Aena ha conseguido reducir sus emisiones de alcance 1 y 2 gracias a la implementación de medidas de mitigación y eficiencia y a la compra de electricidad con garantía de origen renovable.

Evolución de emisiones de GEI (toneladas equivalentes de CO₂) (GRI 305-5)

Intensidad de las emisiones de GEI kgCO₂e / ATU Alcances 1 y 2 (Market Based) (GRI 305-4)

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
2021	0,16	0,32	0,13	0,17
2022	0,09	0,09	0,17	0,10
2023	0,08	0,08	0,03	0,07

Nota:
CO₂e incluye el cálculo CO₂, CH₄ y N₂O.
ATU: Parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto teniendo en cuenta sus operaciones, pasajeros y el volumen de carga anuales. ATU = Pasajeros + (100*Operaciones) + (10*Toneladas de carga)

⁷⁷ Fuente ATAG.

⁷⁸ Se escoge este año base debido a que durante la elaboración del PAC en 2021, el 2019 era el último año histórico más normalizado respecto al número de operaciones (durante el cual se emitieron 136.630,5 tCO₂e). En el Aeropuerto de Londres- Luton en Reino Unido se escogió 2019 por el mismo motivo siendo las emisiones correspondientes a ese año para Alcance 1 y 2, 7.947 tCO₂e

Huella de carbono (GRI 305-1; 305-2; 305-3)^(A)

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España ^(F)	Reino Unido ^(G)	Brasil ^{(H) (I) (J)}	Total Consolidado
Emisiones directas (alcance 1) ^(B)	14.313,60	2.032,20	558,60	16.904,40	17.603,88	2.256,88	1.227,01	21.087,77	14.309,09	2.248,53	823,35	17.380,97
Emisiones indirectas (alcance 2) Market Based ^(C)	31.870,90	1.332,00	2.246,40	35.449,30	26.974,16	0,00	3.454,76	30.428,92	26.263,37	0,00	303,05	26.566,42
Emisiones (alcance 3) ^{(D) (E)}	2.242.058,00	93.845,00	-	2.335.903,00	3.280.029,40	-	-	3.280.029,40	3.375.955,11	268.462,70	571.902,01	4.216.319,82

Las superficies comerciales en los aeropuertos españoles (concesionarios) se contabilizan como parte del consumo total de Aena y se asumen las emisiones generadas como propias. En cualquier caso, se proporciona energía eléctrica a los arrendatarios 100% de origen renovable, por lo que sus emisiones asociadas a su consumo eléctrico teniendo en cuenta criterio de mercado son 0 en Alcance 2.

(A) Para el cálculo de las emisiones de Aena se sigue el enfoque de control operacional según GHG Protocol y se han utilizado las siguientes fuentes para los factores de emisión, siendo estos actualizados cada año:

- Alcance 1: MITERD, EMEP/EEA (Corinair), US EPA y US FAA.

- Alcance 2: REE y MITERD.

Por otra parte, la fuente de los Potenciales de Calentamiento Global (PCG) ha sido el MITERD (para las emisiones de Alcance 1 y 2).

En el caso de las emisiones en Reino Unido, los factores de emisiones y PCG se obtienen de DEFRA.

La metodología de cálculo está basada en el GHG Protocol (WRI&WBCSD)

Fuentes para las densidades de combustibles:

- Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocombustibles y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

- Asociación ibérica de gas natural para la movilidad.

- GHG Protocol.

Fuentes para los poderes caloríficos inferiores (PCI) y factores de emisión: MITERD ("Factores de emisión: Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono", datos para el año correspondiente e Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (1990-2021), ed. 2023). Ver capítulo "Enlaces de interés."

(B) Emisiones directas o alcance 1. Emisiones directas procedentes de fuentes o procesos y actividades controlados por Aena en los aeropuertos. Las fuentes de emisión de GEI son:

• Combustión estacionaria. Emisiones generadas por grupos electrógenos, generadores portátiles, calderas, prácticas del servicio de extinción de incendios (SEI) y bombas auxiliares de los depósitos de agua contra incendios.

• Combustiones de fuentes móviles. Emisiones procedentes de vehículos pertenecientes a los aeropuertos, tanto ligeros como pesados.

No se incluye los gases refrigerantes por su poca representatividad respecto al total de la huella.

(C) El cálculo de emisiones calculadas para Alcance 2 se ha realizado según criterio de mercado (market based).

Emisiones indirectas o alcance 2. Emisiones indirectas que se producen por la generación de electricidad o energía térmica adquirida y consumida en los aeropuertos a partir de las actividades desarrolladas por los aeropuertos para climatización, iluminación y operativa de diversas instalaciones.

(D) Emisiones indirectas de alcance 3. Emisiones indirectas de terceros que se producen por el ciclo LTO (aterrizaje y despegue de aeronaves de las compañías aéreas que operan en los aeropuertos), APUs (Unidades de potencia auxiliar que suministran energía a las aeronaves cuando están en tierra), vehículos y maquinaria que proporcionan los servicios de Handling y otros (accesos terrestres, viajes de empleados, etc.). Emisiones indirectas de alcance 3 del Grupo Aena según categorías establecidas en CDP (Carbon Disclosure Project).

(E) En 2023 se han introducido una serie de modificaciones en la metodología de cálculo del alcance 3 para su adaptación y mejora acorde a las recomendaciones de GHG Protocol, de acuerdo a la guía "The Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard". Estos cambios afectan al cálculo de las categorías 2 y 15.

(F) En 2023, las emisiones biogénicas de CO₂e de Aena alcanzaron un valor de 595,96 correspondiendo al uso de HVO, biogás y biopropano derivado de biomasa.

(G) En Reino Unido, en el 2023, las emisiones de alcance 2 (Market Based) en el Aeropuerto de Londres-Luton son 0 al disponer del 100% de la compra de energía eléctrica con garantía de origen renovable y no disponer de compra de energía frío-calor.

(H) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, a efecto del cálculo de estos indicadores y todos los relacionados con la huella de Alcance 1, se han estimado todos los datos de consumo de combustibles para estos aeropuertos, al no disponer de los mismos. A estos efectos, para cada una de las infraestructuras, se ha tomado como referencia el consumo de un aeropuerto de la filial de Aena ANB con número de ATUs similar, ajustando posteriormente los valores a los ATUs reales mensuales de cada uno de los aeropuertos. Adicionalmente, y al no disponer de la proporción de gasoil/gasolina, se ha considerado el valor de este porcentaje en ANB.

(I) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, se han estimado los datos de consumo de electricidad de estos aeropuertos, cuando no se ha podido recabar el dato real, a efecto del cálculo de estos indicadores y todos los relacionados con la huella de Alcance 2. A estos efectos, se han tenido en consideración consumos de meses previos, para aquellos casos en los que se disponía de los mismos, y en caso contrario, se ha estimado en base al volumen de pasajeros del mismo aeropuerto.

(J) La cifra correspondiente a las toneladas de CO₂eq de la categoría 11 del alcance 3 de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil ANB ha sido estimada a partir del valor de esta categoría en aeropuertos de similares características de Aena en España y ajustado su equivalencia de acuerdo al número de las ATUs. Asimismo, debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, también se han estimado las emisiones de CO₂e de Alcance 3 correspondientes a estos aeropuertos. A estos efectos, se han tenido en consideración las emisiones obtenidas en los aeropuertos de ANB y el periodo de explotación de BOAB con Aena y sus ATU's.

La huella de carbono de los ejercicios 2019, 2020, 2021 y 2022 de Aena (España), ha sido verificada por entidades independientes acreditadas (SGS y Bureau Veritas) con un nivel de aseguramiento limitado, consistente con los alcances, objetivos y criterios de la UNE-EN ISO 14064-3:2019.

La huella de carbono relativa al ejercicio 2023 ha sido verificada por Deloitte S.L., también con un nivel de aseguramiento limitado, consistente con los alcances, objetivos y criterios de la UNE-EN ISO 14064-3:2019.

Emisiones directas de GEI (Alcance 1) (GRI 305-1)

	2021				2022				2023			
	España											
	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ e	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ e	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ e
Gasoil	7.950	0,2	0,2	8.015,9	9.474,89	0,97	0,17	9.545,6	7.825,8993	0,7354	0,1398	7.883,5
Gasolina	138,5	0,04	0,01	142,2	138,26	0,03	0,002	139,5	95,1935	0,0661	0,0017	97,5
Gas natural	5.933,8	0,1	0,1	5.967,8	7.751,05	0,615	0,0123	7.771,5	6.199,8826	0,545	0	6.215,1
Propano	35,5	0,0005	0,002	36,2	36,37	0	0	36,4	25,5465	0	0	25,5
Queroseno	149,9	0,004	0,005	151,5	110,22	0,015	0,0009	110,9	58,4927	0,0081	0,0005	58,9
HVO	0	0	0	0	0	0	0	0,0	22,7577	0,0037	0,0189	27,9
Biometano	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0011	0,0013	0,4
Biopropano	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0,2
TOTAL	14.207,7	0,4	0,3	14.313,6	17.510,79	1,62	0,18	17.603,9	14.227,8	1,4	0,2	14.309,1
	Reino Unido											
Gasoil/diésel	629	0,2	8	637,2	930,09	0,28	13,04	943,41	913,62	0,11	12,12	925,85
Gas natural	1.386	2	1	1.389	1.304,69	1,79	0,72	1.307,19	1.314,4	2,02	0,64	1.317,06
Propano	6	0,005	0,004	6	6,27	0	0	6,27	0	0	0	0
LPG	0	0	0	0	0	0	0	0	4,99	0	0	4,99
HVO	0	0	0	0	0	0	0	0	0,63	0	0	0,63
TOTAL	2.021	2,2	9	2.032,2	2.241,05	2,07	13,76	2.256,87	2.233,64	2,13	12,76	2.248,53
	Brasil											
Gasoil	526,19	0,01	0,01	526,2	1.160,39	0,08	0,065	1,178	773,97	0,05	0,04	774,06
Gasolina	32,42	0,01	0,002	32,4	47,11	0	0	49	35,34	0,01	0	35,35
Propano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Queroseno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	558,64	0,02	0,012	558,64	1.207,5	0,08	0,065	1.227	809,31	0,06	0,04	809,41

Emisiones indirectas de GEI (Alcance 2) MARKET - BASED (GRI 305-2)

	2021				2022				2023			
	España											
	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ e	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ e	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ e
Energía eléctrica	0,0	-	-	0	0,0	-	-	0	0,0	-	-	0
Energía calefacción y refrigeración	31.870,9	-	-	31.870,9	26.974,16	-	-	26.974,16	26.263,37	-	-	26.263,37
TOTAL	31.870,9	-	-	31.870,9	26.974,16	-	-	26.974,16	26.263,37	-	-	26.263,37
Reino Unido												
Energía eléctrica	1.244	-	-	1.244	-	-	-	-	0,0	-	-	0
Energía calefacción y refrigeración	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	1.244	-	-	1.244	-	-	-	-	-	-	-	-
Brasil												
Energía eléctrica	2.246,4	-	-	2.246,4	3.454,76	-	-	3.454,76	303,05	-	-	303,05
Energía calefacción y refrigeración	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	2.246,4	-	-	2.246,4	3.454,76	-	-	3.454,76	303,05	-	-	303,05

Emisiones de Alcance 3⁷⁹

(GRI 305-3)

El origen de las emisiones de alcance 3 más relevantes son las incluidas dentro de las siguientes categorías:

- Uso de servicios proporcionados por la organización a aerolíneas y agentes handling, que incluyen las emisiones de Ciclo LTO, APU y Handling.
- Adquisición de bienes y servicios.
- Transporte y distribución aguas abajo, que incluye el desplazamiento de pasajeros desde o hacia los aeropuertos de Aena así como la distribución de mercancías hasta el nodo de transporte más cercano.

De las anteriores, las emisiones derivadas del despegue y aterrizaje de los aviones (ciclo LTO, Landing and Take Off), son las más importantes para Aena, y constituyen aproximadamente un 64% de las emisiones totales (55% en 2022). Estos datos engloban emisiones de taxi, "climb out" y despegue de todos los vuelos con origen en aeropuertos de la red, así como las emisiones generadas en las maniobras de aproximación, aterrizaje y taxi en todos los vuelos aterrizando en aeropuertos de Aena.

Las emisiones de ciclo LTO de aeronaves, se calculan a partir del último Inventario de Emisiones disponible del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de España. Adicionalmente, las emisiones de las unidades auxiliares de potencia en tierra (APU) se obtienen modelizando las operaciones reales de las aeronaves en los aeropuertos. Las emisiones de los agentes de handling han sido proporcionadas por los principales agentes, constituyendo un requisito contractual el cálculo, reporte y reducción de sus emisiones, incentivándose el remplazo gradual de la flota de vehículos actual por opciones más eficientes y respetuosas con el medio ambiente.

Las emisiones debidas a la producción de los bienes y servicios comprados o adquiridos por Aena y a la producción de los bienes de capital comprado o adquirido, se calculan mediante un análisis económico input/output utilizando los datos económicos del periodo de reporte y factores de emisión relevantes.

Las emisiones relativas al desplazamiento de pasajeros desde o hacia los aeropuertos son calculadas a partir de los datos de número de pasajeros, estadísticas de modos de transporte utilizados, distancias de los aeropuertos al centro de las ciudades correspondientes e información del parque nacional de vehículos por Comunidad Autónoma. Por su parte, las emisiones relativas a la distribución de mercancías desde los aeropuertos, se calcula en base a los datos de tráfico de mercancías y distancia de los aeropuertos a los nodos de transporte más cercanos.

En cuanto al Reino Unido, para el Aeropuerto de Londres Luton las fuentes más relevantes de emisiones de alcance 3 son las relacionadas directamente con aviación (52%) y el acceso de pasajeros al aeropuerto⁸⁰. En la emisiones relacionadas con aviación se incluyen las debidas al ciclo LTO y las pruebas de APUs y motores de aeronaves. Además de estas emisiones se calculan las relacionadas con la movilidad de pasajeros, los residuos y las de la cadena de suministro.

Para el cálculo de la emisiones de LTO se emplean datos de registros de vuelo, consumos de combustible y se tienen en cuenta las mejoras de combustión por renovación de flota. Por su parte, para las emisiones de APUs se modeliza su uso y para las emisiones de pruebas de motores se emplean datos derivados de registros y facturación.

Finalmente, para el cálculo de las emisiones del acceso por superficie se parte de factores de emisión del gobierno central para modos de transporte públicos y privados en el Reino Unido.

En el caso de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, si bien la metodología de cálculo ha sido la misma que la utilizada para el cálculo del alcance 3 en los aeropuertos españoles y Reino Unido, se han realizado una serie de estimaciones al no disponerse de los datos primarios a fecha de cierre de este informe, para el cálculo de las categorías 1, 2, 7, 8, 9 y 11⁸¹.

2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables

(GRI 3-3)

El Grupo Aena lleva a cabo distintas actuaciones orientadas a la reducción del consumo energético en sus instalaciones. Entre ellas, se encuentran las relativas al aumento del autoconsumo, con el uso de energías renovables (plan fotovoltaico, geotermia, etc.) y otras destinadas a mejorar la eficiencia energética y la optimización de procesos de gran consumo energético. Todas ellas contribuyen a disminuir la huella de carbono del grupo. Asimismo, adquieren enorme relevancia en el contexto energético actual, marcado por un incremento significativo en los precios del mercado eléctrico.

⁷⁹ Respecto a las categorías de Alcance 3 no incluidas, los motivos de exclusión son:

- Categoría 4: Transporte y distribución aguas arriba: Aena no contrata servicios de logística por lo que cualquier gasto relacionado con el transporte de productos adquiridos por Aena no se puede separar estando ya incluido en la Categoría 1.
- Categoría 12: Residuos derivados de los productos vendidos por la organización: Aena no produce productos, por lo que no existen residuos asociados y no siendo por tanto aplicable esta categoría.
- Categoría 13: Activos arrendados a la organización: Todos los activos arrendados por Aena a otras entidades (concesionarios) se asumen como propios de Aena por lo que ya han sido reportados en otras categorías.
- Categoría 14: Franquicias: Aena no dispone de franquicias, por lo que esta categoría no es aplicable.

⁸⁰ En el EINF 2022 esta información no se encontraba reportada debido a que en el momento de la publicación no se encontraba disponible. No obstante actualmente puede consultarse esta información en el Informe de Sostenibilidad del Aeropuerto de Londres-Luton: <https://www.london-luton.co.uk/corporate/sustainability/reports-and-performance>.

⁸¹ Categorías 1 y 2: se han estimado los gastos de la filial de Aena ANB tomando como referencia el valor de las ATUs del ejercicio 2022. A su vez, el valor de estas categorías para la filial BOAB se ha estimado a partir de los de la filial ANB. Categorías 7, 8, 9 y 11: se han realizado estimaciones a partir de los datos disponibles en 2022 y el ratio ATU 2022/2023. A su vez, el valor de las categorías para la filial BOAB se ha estimado a partir de los de la filial ANB.

Medidas relacionadas con el uso de energías renovables

Toda la energía proveniente de fuentes renovables, ya sea generada o adquirida, es distribuida tanto en la actividad propia de los aeropuertos como a los concesionarios que conviven en las instalaciones. Respecto al Plan de despliegue de energía fotovoltaica de Aena, durante 2023, se ha adjudicado el diseño y la ejecución de 2 grandes parques solares fotovoltaicos en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. La instalación de Madrid contará con más de 235.000 módulos fotovoltaicos y generará una energía de 212 GWh anuales, equivalentes al consumo medio de 65.000 hogares al año, lo que evita la emisión estimada de 27.000 toneladas anuales de CO₂ a la atmósfera durante los más de 25 años en que se estima su vida útil. La instalación del aeropuerto barcelonés tendrá 20.800 módulos fotovoltaicos, que generarán una energía de 19,90 GWh anuales, equivalente al consumo medio de 6.000 hogares al año, con un equivalente de ahorro de emisión de 2.300 toneladas de CO₂ anuales durante su vida útil.

El consumo eléctrico de los centros de Aena en España y Reino Unido procede de fuentes 100% con garantía de origen renovable, y 33% en el caso de Brasil (35% en el 2022).

Asimismo, se han realizado estudios de viabilidad para la instalación de geotermia/aerotermia en los tres principales aeropuertos españoles de la red para cubrir el 100% de la demanda de calefacción y parte de la demanda de refrigeración. El estudio se ha completado con la realización de los test de respuesta geotérmicos en el Aeropuerto de Palma de Mallorca y se realizarán a lo largo de 2024 en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, a lo largo de 2023, ha planificado el desarrollo de su propia planta fotovoltaica, la cual con una producción de al menos 10 GWh en el primer año de generación, abastecerá un mínimo del 25% de las necesidades de electricidad del Aeropuerto en 2026. Los aeropuertos de Brasil no disponen por el momento de proyectos relacionados con la veneración de renovables en autoconsumo.

Medidas destinadas a la mejora de la eficiencia energética

Con el objetivo de disminuir el consumo energético en los aeropuertos de la red, se desarrolla un proceso de identificación continuo de posibles aspectos a mejorar. En base a ello se han llevado a cabo una serie de medidas orientadas a la adecuación y el control del consumo energético en la operativa real de los aeropuertos, y la mejora tecnológica en materia de iluminación y climatización (detectores de presencia, reemplazo por LED, renovación de instalaciones de aire acondicionado y regulación automática de iluminación). Entre las actuaciones desarrolladas por la Compañía, durante 2023, destacan por ejemplo:

- El desarrollo de un proyecto piloto en 2022 en la zona de embarque de la terminal 2 del Aeropuerto de Valencia para la instalación de sensores ambientales que permiten controlar la operativa de los sistemas de producción de frío y calor. A través de estas medidas se ha conseguido un ahorro energético de entre el 15 y el 25%. A partir de estos resultados, durante el 2023 se ha analizado la viabilidad para su implantación definitiva en más aeropuertos.
- En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, se ha renovado la iluminación con tecnología LED de bajo consumo, que ha alcanzado un grado de sustitución de alrededor del 90%. Además, se han revisado los sistemas de control y regulación de temperatura en el área de check-in, se han sustituido equipos de refrigeración por otros más eficientes y se ha desarrollado un conjunto de estándares eléctricos que han permitido mantener un inventario mínimo de equipos, reduciendo ineficiencias.
- En las instalaciones de los aeropuertos de Aena en Brasil se realizan mejoras operativas y reemplazos tecnológicos en materia de consumo energético, como resultante de la ejecución de obras.

Asimismo, a la hora de gestionar adecuadamente el consumo de energía, Aena ha proporcionado contadores inteligentes a algunas de sus instalaciones y cartera de inmuebles. Por ejemplo, la terminal del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cuenta con una plataforma de gestión energética que permite realizar un análisis sistemático del consumo y, en base a los resultados, desarrollar medidas para mejorar la eficiencia energética de los equipos de la terminal.

Además, Aena realiza auditorías energéticas en los aeropuertos para obtener información de los sistemas de control y seguimiento de los consumos de energía en sus instalaciones (prestando especial atención a aquellos relacionados con la iluminación y climatización)⁸², los correspondientes posibles aspectos de mejora y, en su caso, desarrollar planes de acción.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se está elaborando un proyecto para el diagnóstico de eficiencia energética, para que sea desarrollado en 2024.

En relación a las certificaciones de eficiencia energética de las instalaciones, los edificios terminales de los aeropuertos españoles disponen de los correspondientes certificados siendo renovados durante el primer trimestre de 2024. Asimismo, cabe destacar que en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, ha renovado en 2022 su certificación del sistema de gestión de energía en base a la norma ISO 50.001 aún vigente al día de hoy.

⁸² En una auditoría se contempla la valoración tanto de aspectos técnicos como económicos que influyen en el consumo energético de todas las instalaciones y de cualquier otro equipo consumidor de energía, siendo su objetivo principal comprender como él mismo gestiona dicho consumo, detectar los puntos débiles y proponer medidas de mejora que reduzcan el consumo y mejoren la eficiencia energética.

El ahorro de energía alcanzado mediante la implementación de las actuaciones de eficiencia energética incluidas en los siguientes aeropuertos españoles ha supuesto 36.134 GJ.

EFICIENCIA ENERGÉTICA EN 2023 (GRI 3-3)

Algunas actuaciones relevantes relacionadas



Climatización



Iluminación

Aeropuerto	Actuación	Descripción
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	■ Climatización	Suministro y montaje con instalación de nueva enfriadora, suministro y montaje con instalación de nuevo climatizador con humectador CE1
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	■ Climatización	Sustitución de unidades de tratamiento de aire (UTAs) en la zona Milenium.
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	■ Climatización	Sustitución de enfriadoras de la TWR Este.
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	■ Climatización	Sustitución de equipo de climatización de precisión del CGA de la Terminal T4.
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	■ Iluminación	Cambio de Iluminación a fluorescente por iluminación LED en la señalética instalada en T4 y T4S
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	■ Iluminación	Redistribución e integración de Dali de iluminación
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	■ Iluminación	Suministro e instalación eficiente en T4
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	■ Iluminación	Instalación de sistemas de iluminación y guiado en aparcamientos P1, P2 y P4
Alicante-Elche Miguel Hernández	■ Climatización	Instalación de ventiladores VHS.
Alicante-Elche Miguel Hernández	■ Climatización	Mejora de eficiencia energética en las UTAs.
Alicante-Elche Miguel Hernández	■ Climatización	Mejora de condensados en Fancoils e instalación de calorímetros
Alicante-Elche Miguel Hernández	■ Climatización	Mejora de extracción forzada en aseos de la terminal
Alicante-Elche Miguel Hernández	■ Climatización	Suministro e instalación de filtros solares en la torre de control
Bilbao	■ Climatización	Sustitución de la segunda caldera de calefacción en edificio Terminal
Federico García Lorca Granada-Jaén	■ Climatización	Renovación integral del edificio bloque técnico.
Federico García Lorca Granada-Jaén	■ Climatización	Climatización eficiente en el edificio bloque técnico.
La Palma	■ Climatización	Adecuación de producción de frío para la climatización de la Terminal de pasajeros.
Palma de Mallorca	■ Climatización	Renovación del equipamiento de climatización.
Palma de Mallorca	■ Climatización	Sustitución de equipos de climatización.
Tenerife Norte	■ Climatización	Instalación de protecciones solares en muro cortina del área de embarque insular.

Nota: En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil y Reino Unido no se han realizado actuaciones de esta naturaleza.

Madrid-Cuatro Vientos	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Fuerteventura	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Gran Canaria	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
César Manrique-Lanzarote	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Valencia	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Palma de Mallorca	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Salamanca	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Tenerife Sur	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Girona-Costa Brava	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Melilla	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Pamplona	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Almería	Climatización	Renovación de equipamiento de producción de climatización
Bilbao	Climatización	Mejoras de aislamiento térmico y acústico de la planta baja del edificio terminal
Fuerteventura	Climatización	Nueva climatización de la segunda planta del bloque técnico
Ibiza	Climatización	Mejora del rendimiento energético de la instalación de climatización
Málaga	Climatización	Sustitución de equipos de climatización de las prepasarelas del dique D de la T3
Málaga	Climatización	Adecuación de dependencia
Tenerife norte	Climatización	Nuevo sistema de clima para el centro de negocios
Tenerife sur	Climatización	Sustitución de enfriadoras de la terminal 1
Valladolid	Climatización	Nueva impermeabilización del edificio terminal
Valladolid	Climatización	Suministro e instalación de nuevas ventanas en el edificio SEI
Vigo	Climatización	Renovación de los sistemas de climatización de tres pasarelas
Alicante-Elche Miguel Hernández	Iluminación	Control de iluminación en varias zonas de la terminal
Alicante-Elche Miguel Hernández	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED
Alicante-Elche Miguel Hernández	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED en bloque técnico
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	Iluminación	Iluminación LED de la Central Eléctrica
Ibiza	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED
Ibiza	Iluminación	Mejora de la iluminación en la plataforma de aviación comercial
Ibiza	Iluminación	Nueva nomenclatura de campo de vuelos
La Palma	Iluminación	Regeneración del pavimento de las pista y adecuación de la franja
Salamanca	Iluminación	Adecuación de las torres mega
Santander	Iluminación	Mejora del alumbrado en TWR
Sevilla	Iluminación	Instalación de nuevo balizamiento LED en el eje de la pista
Sevilla	Iluminación	Legalización de la instalación eléctrica de bomberos y de la halconera

2.2.6. Energías renovables

(GRI 3-3)

El uso de energías renovables (eólica, fotovoltaica, solar térmica y geotérmica) es clave para alcanzar el objetivo de convertir a Aena en un operador de aeropuertos carbono neutral en 2026 en España y sentar las bases para alcanzar las 0 emisiones netas en 2040 en todo el Grupo. Permitiendo así, que la Compañía logre reducir la dependencia de los combustibles fósiles, y disminuir consecuentemente las emisiones de gases de efecto invernadero.

En 2023, dentro del despliegue de energías fotovoltaicas en los aeropuertos españoles, se ha adjudicado el diseño y la ejecución de la planta fotovoltaica de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas con una potencia de 120 MWn y se ha licitado la correspondiente a Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, lo que complementa a las instalaciones de renovables ya existentes en los aeropuertos españoles.

% Electricidad con garantía de origen de fuentes renovables

	España	Reino Unido	Brasil
2021	100 %	100 %	84,1 %
2022	100 %	100 %	35 %
2023	100 %	100 %	85,4 %

Instalaciones de energías renovables en España (GRI 302-1)

	2021	2022	2023	
Energía generada de fuentes renovables (GJ)	Eólica	7.594	6.878	6.768
	Fotovoltaica	15.918	17.784	21.362
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	213,86	88	117
	Subtotal	23.726	24.750	28.247
Energía consumida de fuentes renovables (GJ)	Eólica	7.067	6.421	6.480
	Fotovoltaica	15.824	17.688	21.260
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	214	88	117
	Subtotal	23.105	24.198	27.857



	Eólica	527	457	289
	Fotovoltaica	94	95	102
Energía vendida de fuentes renovables (GJ)	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	0	0	0
	Subtotal	621	552	391

Fuentes para las densidades de combustibles:

- Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes.
- Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.
- Asociación ibérica de gas natural para la movilidad
- GHG Protocol

Fuentes para los poderes caloríficos inferiores (PCI)

- MITERD: "Factores de emisión: Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono", datos para el año correspondiente
- IDAE: Tabla de poderes caloríficos de las principales fuentes energéticas (ver capítulo "Enlaces de interés).

Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética⁸³

(GRI 305-5)

El desarrollo de las actuaciones anteriormente mencionadas relativas a la instalación de tecnología de energía renovable o eficiencia energética, así como la compra de electricidad

con origen renovable, ha evitado la emisión de 106.920 de tCO₂ durante el ejercicio 2023 (145.532 de tCO₂ en el 2022). En las filiales de Aena en Brasil no se contempla la implantación de instalaciones renovables en autoconsumo pero si la de incrementar la compra de energía renovable con garantía de origen de forma progresiva cada año.

Emisiones evitadas gracias a instalaciones de energías renovables propias y eficiencia energética y a la compra de energía eléctrica con origen renovable (toneladas de CO₂e)

	2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Toneladas de CO₂e	139.428,00	4.199,63	1.905,00	145.532,63	98.591,40	6.559,72	1.768,78	106.919,90

NOTA: 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 aplicable.

Fuente factor eléctrico: REE

En 2022 y 2023 se aplica el factor de emisión de localización (LB) según %GdO real

⁸³ En Reino Unido no se ha desarrollado hasta la fecha ninguna medida de implementación de renovables en autoconsumo, si bien entra dentro de su planificación a 2030.

Reducción de las emisiones GEI (Alcance 1)

Instalación de Aena	2021		2022		2023	
	kWh generados	tCO ₂ e evitadas	kWh generados	tCO ₂ e evitadas	kWh generados	tCO ₂ e evitadas
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao (energía térmica)	482.015	57	386.887	55,3	48.471	4,8
Planta energía geotérmica del Aeropuerto de Reus	59.407	7	24.460	3,5	32.568	3,3
Total (alcance 1)	541.422	64	411.348	58,8	81.039	8,1

Reducción de las emisiones GEI (Alcance 2)

Instalación de Aena	2021		2022		2023	
	kWh generados	tCO ₂ e evitadas	kWh generados	tCO ₂ e evitadas	kWh generados	tCO ₂ e evitadas
Aerogeneradores del Aeropuerto de La Palma	2.109.511	249	1.910.688	273,2	1.880.123	187,7
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Menorca	64.591	8	149.864	21,4	846.590	84,5
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Ibiza	78.725	9	55.555	7,9	83.101	8,3
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Alicante-Elche	38.635	5	46.965	6,7	47.405	4,7
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Barajas	15.465	2	0	0	37.000	3,7
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos	20.323	2	20.657	3	20.929	2,1
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de La Palma	30.535	4	55.193	7,9	93.377	9,3
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Valencia	31.800	4	29.482	4,2	31.547	3,1
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Vigo	11.195	1	10.336	1,5	1.940	0,2
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Tenerife Sur	1.752.063	207	1.473.045	210,6	1.817.387	181,4
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Lanzarote	555.160	66	1.485.472	212,4	1.276.867	127,5
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Fuerteventura	1.823.289	215	1.613.305	230,7	1.668.568	166,6
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Gran Canaria	'--	'--	'--	'--	9.084	0,9
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao (energía eléctrica)	342.368	40	269.888	38,6	23.726	2,4
Total (Alcance 2)	6.873.659	811	7.120.449	1.018,2	7.837.644	782,4

Principales indicadores de consumo energético

(GRI 302-4)

En el 2023, el autoconsumo de energía renovable de Aena asciende a 27.857 GJ en 2023 (24.198 GJ en 2022), lo cual supone un aumento de 15 % respecto al ejercicio anterior. A nivel consolidado el consumo de energía renovable (compra y producción) alcanzó un total de 3.740.860,81 GJ en 2023 (3.519.485 GJ en 2022).

El consumo de energía total del Grupo en el ejercicio 2023 ha sido de 4.676.421 (4.566.879 GJ⁸⁶ en 2022) lo que supone un aumento del 2 % respecto al ejercicio anterior. Este aumento es muy poco significativo si se tiene en cuenta la mayor demanda derivada del aumento del volumen de tráfico y la entrada en actividad de los nuevos aeropuertos de la filial de Aena BOAB en Brasil.

El desempeño en materia energética y la gestión operativa de los aeropuertos de la red, destinada a mejorar la eficiencia energética, son indicadores claves del diseño sostenible

Intensidad energética⁸⁴

(GRI 302-3)
kWh/ATU⁸⁵



⁸⁴ Incluye el consumo de combustibles, energía eléctrica, calefacción y refrigeración. En España, el ratio abarca el consumo energético dentro de la organización, incluyendo los consumos de los concesionarios.

⁸⁵ ATU: Parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto teniendo en cuenta sus operaciones, pasajeros y el volumen de carga anuales. ATU = Pasajeros + (100*Operaciones) + (10*Toneladas de Carga).

⁸⁶ Incluye el consumo de combustibles, energía eléctrica, calefacción y refrigeración.

Esquema de consumo energético dentro de la organización

(GRI 302-1)^{87 88 89}

Consumo de combustibles no renovables (GJ)

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Gasoil/diésel	109.872	9.162	7.578	126.612	129.780	13.870,63	10.290,06	153.941	112.248	14.875,5	11.727,32	138.850,82
Gasolina	2.044	0	487	2.531	1.947	0	528,32	2.475	1.340	0	706,71	2.046,71
Gas Natural	105.999	29.329	0	135.328	138.313	25.780,09	0	164.093	122.635	25.919,3	0	148.554,3
Propano	558	102	0	660	554	104,49	0	658	389	0	0	389
LPG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	128,63	0	128,63
Queroseno	2.054	0	0	2.054	1.542	0	0	1.542	820	0	0	820
Subtotal	220.526	38.593	8.065	267.185	272.136	39.755	10.818	322.709	237.432	40.923,43	12.434,03	290.789,46

Consumo de combustibles renovables (GJ)

2023

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Biocombustible (HVO, Biopropano y Biometano)	9.628	706,38	0	10.334,38
Subtotal	9.628	706,38	0	10.334,38

Nota: en el caso de España el consumo de biocombustibles se refiere a HVO, biopropano y biometano, mientras que en el caso de Reino Unido se limita al uso de HVO.
Información no aplicable en ejercicios previos.

⁸⁷ Los datos de Aena de consumo eléctrico incluyen los consumos de los concesionarios de la red española (100% de los centros) registrando estos un consumo de electricidad durante el ejercicio 2023 de 528.098,92 GJ, lo que constituye el 15,4% del consumo global de Aena en España.

⁸⁸ Los datos de Reino Unido y Brasil de consumo eléctrico no incluyen el consumo de concesionarios.

⁸⁹ La compra de calor/frío por parte de Aena procede de la planta de cogeneración de SAMPOL abasteciendo a parte de la climatización de este aeropuerto.

Consumo electricidad y compra energía térmica no renovable (GJ)

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil ^(A)	Total Consolidado
Electricidad	-	14.158	21.079	35.237	-	-	100.290	100.290	0	0	28.336,9	28.336,9
Calor	212.700	27.301	-	240.001	218.115	-	-	218.115	199.750	0	0	199.750
Frio	392.902	-	-	392.902	406.280	-	-	406.280	406.349	0	0	406.349
Subtotal	605.602	41.459	21.079	668.140	624.395	0	100.290	724.685	606.099	0	28.336,9	634.435,9

A) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, se han estimado los datos de consumo de electricidad de estos aeropuertos, cuando no se ha podido recabar el dato real. A estos efectos, se han tenido en consideración consumos de meses previos, para aquellos casos en los que se disponía de los mismos, y en caso contrario, se ha estimado en base al volumen de pasajeros del mismo aeropuerto.

Consumo electricidad y energía térmica renovable (GJ)

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil ^(A)	Total Consolidado
Electricidad	2.907.279	44.832	111.492	3.063.603	3.387.090	78.181	54.126	3.519.397	3.461.310	114.041,24	165.392,57	3.740.743,81
Calor/Frio	214	-	-	214	88	-	-	88	117	0	0	117
Subtotal	2.907.493	44.832	111.492	3.063.817	3.387.178	78.181	54.126	3.519.485	3.461.427	114.041,24	165.392,57	3.740.860,81

Nota: en el caso de consumo de energía renovable (electricidad y frio/calor) en los aeropuertos de Aena se incluye la compra de energía eléctrica con garantía de origen 100% renovable así como el autoconsumo correspondiente a las instalaciones de energías renovables de la tabla anterior (Instalaciones de energías renovables en España). En 2023 no se ha comprado energía térmica renovable.

(A) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, se han estimado los datos de consumo de electricidad de estos aeropuertos, cuando no se ha podido recabar el dato real. A estos efectos, se han tenido en consideración consumos de meses previos, para aquellos casos en los que se disponía de los mismos, y en caso contrario, se ha estimado en base al volumen de pasajeros del mismo aeropuerto.

Consumo energético total (GJ)

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Consumo energético renovable	2.907.493	80.052	111.492	3.099.037	3.387.178	78.181	54.126	3.519.485	3.471.055	114.747,62	165.392,57	3.751.195,19
Consumo energético no renovable	826.128	45.538,38	29.144	900.810,38	896.532	39.755	111.108	1.047.395	843.531	40.923,43	40.770,93	925.225,36
Total	3.733.621	125.590	140.636	3.999.847	4.283.710	117.936	165.234	4.566.880	4.314.586	155.671	206.164	4.676.421

2.3. Contaminación

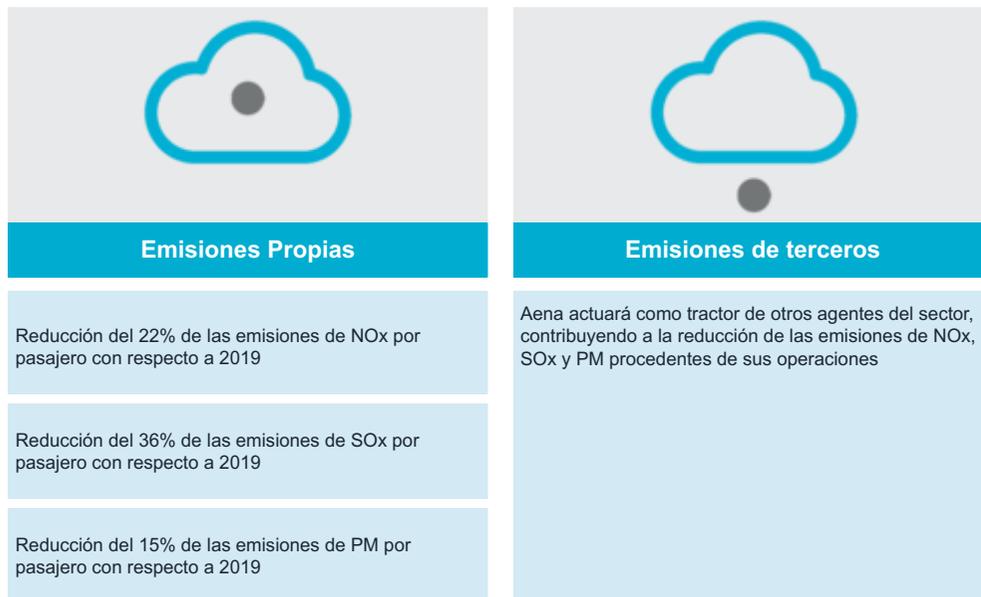
(GRI 3-3)

2.3.1. Contaminación atmosférica

El Grupo Aena está comprometido con la mejora de la calidad del aire en el entorno en el que realiza sus operaciones tal y como se plasma en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo.

Este compromiso se despliega en España a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, alineada con el Plan de Acción Climática 2021-2030, mediante las cuales, se abordan aspectos relacionados con la calidad del aire definiendo proyectos estratégicos que buscan disminuir las emisiones de CO2 y otros contaminantes atmosféricos (NOx, SOx y PM10).

Los objetivos estratégicos en España establecidos a 2030 son:



Para su consecución, se plantea adoptar una serie de iniciativas y medidas enfocadas en la eficiencia energética, el uso de energías renovables, la movilidad sostenible y la reducción de emisiones de terceros.

Concretamente, se desarrollan programas de control y vigilancia de la calidad del aire en el entorno de los principales aeropuertos, mediante los cuales se lleva a cabo una monitorización continua y automática de los niveles de calidad del aire correspondientes a los niveles de concentración de las principales sustancias, como el dióxido de azufre (SO2), los óxidos de nitrógeno (NOx) y las partículas en suspensión (PM10 y PM2,5), emitidas como resultado de las operaciones aeroportuarias u otras fuentes localizadas en el entorno.

En España, Aena tiene implementadas estaciones de calidad del aire en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Alicante-Elche y Málaga-Costa del Sol⁹⁰. En algunos casos, las estaciones de medición se integran y forman parte de las redes de vigilancia de calidad del aire municipales y/o de las comunidades autónomas. Además, el Aeropuerto de Gran Canaria, realiza anualmente una campaña de medición.

En cuanto al Aeropuerto de Londres-Luton, en el Reino Unido, siguiendo con el compromiso de la Compañía de reducir el impacto en la calidad del aire local, ha desarrollado la Estrategia de Calidad del Aire.

El gobierno británico requiere a las autoridades locales identificar posibles excesos de los niveles de contaminantes y, en su caso, establecer medidas para evitarlo. En consecuencia, el Aeropuerto trabaja de forma continuada con el Ayuntamiento de Luton, como actor principal, para monitorear y evaluar la calidad del aire en el entorno del mismo.

Siguiendo lo establecido en la Estrategia de Negocio Responsable, el Aeropuerto de Londres-Luton avanza en su nuevo programa de monitorización de la calidad del aire, que actualmente se encuentra en licitación. En base al mismo, se automatizará el programa de seguimiento y se proporcionarán datos más regulares a través de un panel centralizado y un sistema de gestión. La medición hacia la consecución de los objetivos será posible gracias a la recogida de datos que realizan los equipos de monitorización de calidad del aire, que evalúan las tendencias de las concentraciones de contaminantes⁹¹ en el entorno. Los contaminantes clave para la calidad del aire son aquellos que tienen mayor riesgo de exceder los niveles de calidad del aire permitidos en Reino Unido: el dióxido de nitrógeno (NO₂) y las partículas (PM10 y PM2,5).

Hasta la fecha se monitorizan 19 ubicaciones diferentes, las de mayor impacto, para garantizar las mediciones de NO₂ y se miden los niveles de concentración de las partículas en suspensión (PM) en una localización.

⁹⁰ Se pueden consultar los informes procedentes de la red de vigilancia del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como los datos procedentes de las estaciones del entorno del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat que se encuentran adscritas a la red de la Generalitat de Cataluña. Ver capítulo "Enlaces de interés."

⁹¹ Material particulado (PM₁₀) y NO₂

Mensualmente el Aeropuerto publica un reporte de los resultados obtenidos con las autoridades locales, mientras que los resultados anuales de los niveles de calidad del aire están disponibles como parte del informe de seguimiento anual. Adicionalmente en el aeropuerto se han desarrollado acciones de mejora para garantizar la consecución de los objetivos establecidos, entre las que destacan las colaboraciones con terceros, como la aprobación de una política específica para autobuses y autocares para mejorar la calidad del aire alrededor del área terminal.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se han analizado los estudios de simulación de las emisiones atmosféricas resultantes de las operaciones de aeronaves y equipos en tierra realizados en 2023, al objeto de definir una serie de acciones a llevar a cabo en los próximos años relacionados con la reducción de la contaminación de estos gases resultantes de las actividades de aviación, el uso de combustibles sostenibles, el uso de autobuses eléctricos, puesta a disposición de puntos de carga eléctrica para vehículos de pasajeros y de Handling, así como la renovación de parte de la flota propia a vehículos eléctricos.

Objetivos específicos en materia de contaminación atmosférica

	España	Reino Unido	Brasil
Corto plazo	<ul style="list-style-type: none"> Actuar como tractor de otros agentes del sector, contribuyendo a la reducción de las emisiones de NOx, SOx y PM procedentes de sus operaciones a través de proyectos pilotos que nos permitan reducir los elementos contaminantes del aire mediante soluciones innovadoras. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar los niveles de calidad del aire Implementar una monitorización que agregue valor en términos de datos y permita comprender los efectos de las diferentes fuentes en tiempo real. Recopilar datos del entorno con una buena cobertura espacial y diseñar mejoras de las acciones a partir del análisis de los datos obtenidos. 	<ul style="list-style-type: none"> Puesta en marcha de las acciones resultantes del análisis de los estudios de simulación de las emisiones atmosféricas
Medio/largo	<p>2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducción del 22% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019. Reducción del 36% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019. Reducción del 15% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019. 	<ul style="list-style-type: none"> Despliegue del Plan de Acción extraído de la estrategia de calidad del aire que establece las medidas de mitigación recomendadas teniendo en cuenta el impacto potencial en la calidad del aire local en áreas relevantes de exposición, el coste de implementación, así como cualquier objetivo relevante y un informe y/o seguimiento continuo. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar el control óptimo de las fuentes de emisión y mejora de la vigilancia de la calidad del aire.

Evolución y progreso de los objetivos marcados de contaminación atmosférica

	España	Reino Unido ^(A)	Brasil
	<ul style="list-style-type: none"> Reducción del 23% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019. Reducción del 44% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019. Reducción del 67% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019 	<ul style="list-style-type: none"> En el ejercicio 2023, se ha registrado un total de: Emisiones t NOx 6,1776. Emisiones t SOx 0,2124. Emisiones t PM10 0,3708 	<ul style="list-style-type: none"> Tras analizar los estudios de simulación de las emisiones atmosféricas resultantes de las operaciones de aeronaves y equipos en tierra se han establecido una serie de acciones para reducir la contaminación de estos gases resultantes de las actividades de aviación.

^(A) Datos obtenidos a partir de la media de la mediciones relativas a los meses de enero a septiembre de 2022.

Indicadores sobre contaminación atmosférica

(GRI 305-7)

Óxidos de nitrógenos (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire ^{(A) (B) (C) (D) (E)}																		
	NOx(t)			SOx(t)			CO(t)			NMVOC(t)			PM10(t)			PM2,5(t)		
	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR
2021																		
Gasoil	45,6732	4,6450	n/d	3,5274	0,1251	n/d	14,6282	1,3590	n/d	3,4370	0,3210	n/d	2,8784	0,2336	n/d	2,7122	0,2296	n/d
Gasolina	0,6694	0,0000	n/d	0,0005	0,0000	n/d	5,9875	0,0000	n/d	0,6030	0,0000	n/d	0,0017	0,0000	n/d	0,0017	0,0000	n/d
Gas Natural	7,8439	1,9091	n/d	0,0710	0,0173	n/d	3,0740	0,7481	n/d	2,4380	0,5934	n/d	0,0827	0,0201	n/d	0,0827	0,0201	n/d
Propano	0,0393	0,0030	n/d	0,0003	0,0000	n/d	0,0230	0,0163	n/d	0,0192	0,0149	n/d	0,0278	0,0548	n/d	0,0278	0,0548	n/d
Queroseno	0,2388	0,0000	n/d	0,0483	0,0000	n/d	31,8897	0,0000	n/d	0,9595	0,0000	n/d	7,2066	0,0000	n/d	7,2066	0,0000	n/d
Total 2021	54,4646	6,5570	n/d	3,6476	0,1424	n/d	55,6023	2,1234	n/d	7,4567	0,9293	n/d	10,1972	0,3085	n/d	10,0310	0,3046	n/d
2022																		
Gasoil	54,7810	6,8409	7,7891	8,1600	0,1235	0,3858	14,3033	1,6820	1,1114	3,4471	0,4279	0,4166	3,0752	0,3706	0,2556	2,8360	0,3706	0,2556
Gasolina	0,5421	0,0000	1,9144	0,0094	0,0000	0,0023	5,6677	0,0000	20,6758	0,5734	0,0000	2,1426	0,0031	0,0000	0,0046	0,0028	0,0000	0,0046
Gas Natural	10,2351	1,8217	0,0000	0,0927	0,0165	0,0000	4,0111	0,7139	0,0000	3,1812	0,5662	0,0000	0,1079	0,0192	0,0000	0,1079	0,0192	0,0000
Propano	0,0409	0,0008	0,0000	0,0004	0,0000	0,0000	0,0161	0,0045	0,0000	0,0128	0,0041	0,0000	0,0007	0,0152	0,0000	0,0007	0,0152	0,0000
Queroseno	0,1112	0,0000	0,0000	0,0225	0,0000	0,0000	14,8475	0,0000	0,0000	0,4467	0,0000	0,0000	3,3553	0,0000	0,0000	3,3553	0,0000	0,0000
Total 2022	65,7103	8,6635	9,7034	8,2850	0,1400	0,3881	38,8456	2,4005	21,7872	7,6613	0,9982	2,5592	6,5422	0,4049	0,2602	6,3028	0,4049	0,2602
2023																		
Gasoil	51,4471	4,0724	3,5966	6,7110	0,1951	0,0008	14,6596	1,0761	0,9241	3,6919	0,2271	0,1943	3,0398	0,3354	0,3053	2,8683	0,3292	0,3053
Gasolina	0,4127	0,0000	0,1418	0,0106	0,0000	0,0001	4,3486	0,0000	1,3756	0,4209	0,0000	0,1632	0,0029	0,0000	0,0005	0,0026	0,0000	0,0005
Gas Natural	9,0750	1,9180	0,0000	0,0835	0,0174	0,0000	3,6201	0,7517	0,0000	2,8787	0,5961	0,0000	0,0976	0,0202	0,0000	0,0976	0,0202	0,0000
Propano	0,0288	0,0000	0,0000	0,0003	0,0000	0,0000	0,0121	0,0000	0,0000	0,0096	0,0000	0,0000	0,0003	0,0000	0,0000	0,0003	0,0000	0,0000
Queroseno	0,0591	0,0000	0,0000	0,0120	0,0000	0,0000	7,8984	0,0000	0,0000	0,2376	0,0000	0,0000	1,7849	0,0000	0,0000	1,7849	0,0000	0,0000
LPG	0,0000	0,0095	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000	0,0037	0,0000	0,0000	0,0030	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000
HVO	5,8699	0,1776	0,0000	0,0109	0,0000	0,0000	0,0320	0,0456	0,0000	0,0183	0,0096	0,0000	0,0196	0,0151	0,0000	0,0115	0,0151	0,0000
Biometano	0,1869	0,0000	0,0000	0,0004	0,0000	0,0000	0,0096	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Biopropano	0,0021	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Total 2023	67,0816	6,1776	3,7384	6,8287	0,2124	0,0009	30,5804	1,8771	2,2997	7,2570	0,8358	0,3575	4,9451	0,3708	0,3058	4,7652	0,3646	0,3058

(A) En la presente tabla se incluyen las emisiones contaminantes al aire más relevantes no siendo incluidas aquellas restantes que no son significativas.

(B) La fuente relativa a los factores de emisión utilizados para el cálculo de los distintos contaminantes a partir de los combustibles utilizados son los siguientes en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton y los aeropuertos españoles respectivamente: US EPA/US FAA y EMEP/EEA.

(C) En el caso de Reino Unido, todos los cálculos y factores de conversión se utilizan de acuerdo con los estándares del gobierno del Reino Unido bajo el Departamento de Asuntos Ambientales y Rurales (DEFRA) y la agencia ambiental tal y como se detalla dentro de la gobernanza de su plan de acción de calidad del aire.

(D) En el caso de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, no se dispone de información relativa para el año 2021.

(E) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, a efecto del cálculo de estos indicadores, se han estimado todos los datos de consumo de combustibles para estos aeropuertos, al no disponer de los mismos. A estos efectos, para cada una de las infraestructuras, se ha tomado como referencia el consumo de un aeropuerto de la filial de Aena ANB con número de ATUs similar, ajustando posteriormente los valores a los ATUs reales mensuales de cada uno de los aeropuertos. Adicionalmente, y al no disponer de la proporción de gasoil/gasolina, se ha considerado el valor de este porcentaje en ANB.

2.3.2. Contaminación lumínica

GRI 3-3)

Todos los aeropuertos del Grupo Aena, independientemente de su ubicación, cumplen con la normativa vigente en materia de seguridad operacional en lo que respecta a la iluminación exterior de sus edificios.

Concretamente, el Aeropuerto de Londres Luton gestiona la contaminación lumínica como parte de las políticas de gestión ambiental y energética cubiertas por las normas ISO 50001 e ISO 14001. La gestión eficaz y eficiente se aplica a toda la iluminación, tanto interna como externa, entre ellas la de pistas y aeródromos cubierta y gestionada por los Servicios Nacionales de Control del Tráfico Aéreo.

2.3.3 Ruido

(GRI 3-3)

Entre los impactos más importantes derivados de la actividad aeroportuaria en el entorno local, se encuentra la contaminación acústica.

Por ello, Aena integra la gestión del ruido en el Programa de Comunidad y Cadena de Valor Sostenible de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 con el objetivo estratégico de limitar y disminuir el impacto acústico en las comunidades locales y proteger la calidad de la vida de las poblaciones del área. El compromiso con la gestión del ruido se recoge

también en la Política de Sostenibilidad y en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo.

Entre los principales aspectos, en España se sigue trabajando en la mejora del control y minimización del ruido, a través de comunicaciones activas y bidireccionales con todos los grupos de interés implicados. Todo ello, con el fin de que el tráfico aéreo se desarrolle en un contexto de respeto y sostenibilidad con el entorno.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton durante en el 2023, ha actualizado el Plan de Acción contra el Ruido 2024-2028 y lo ha sometido a consulta de los grupos de interés⁹². De igual manera que el anterior plan de acción del ruido, el actualizado engloba las mismas cinco áreas prioritarias:

1. Mejora de los procedimientos operativos.
2. Aviones más silenciosos.
3. Restricciones operativas.
4. Planificación del uso del suelo.
5. Trabajo con la comunidad local y los socios de la industria.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se continúa trabajando en iniciativas para mejorar la medición y monitorización del ruido de las aeronaves, así como realizar un seguimiento de esta información a través de la creación de comisiones externas con distintos actores de las comunidades locales.

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de disminución de los niveles de ruido

España	Reino Unido	Brasil
<p>2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Licitación de un Nuevo Acuerdo Marco previsto para la realización de nuevas actuaciones, dotado de un importe máximo de 60 Millones de euros. • Incorporación de más de 2.000 viviendas en el censo del PAA del aeropuerto de Palma de Mallorca. • Aprobación del inicio de actuaciones asociadas a una Nueva Fase de ejecución del PAA del aeropuerto de Valencia con la incorporación de más de 5.000 viviendas en este plan. • Realización de los análisis y diagnósticos previos para la elaboración de los Planes de Acción contra el Ruido 2024-2028 asociados a los Fase IV de los MER. • Puesta en funcionamiento del Sistema de Monitorado de Ruido del aeropuerto de Lanzarote. Así mismo se han iniciado los trabajos para su implantación en el aeropuerto de Fuerteventura. 	<p>2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 482 viviendas aisladas en el periodo 2016-2023 con un importe asociado de 1.720.304 €. 	<p>2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realización de mediciones de ruido y monitorización en puntos críticos del entorno de los aeropuertos. • Constitución de las Comisiones Externas de Ruido Aeronáutico, integradas por actores Municipales, Ambientales, Aeronáuticos, de Control del Espacio Aéreo, etc.

⁹² Este Plan de Acción está pendiente de aprobación por parte del Gobierno Británico.

Objetivos específicos en disminución de los niveles de ruido

	España	Reino Unido	Brasil
Corto plazo	<ul style="list-style-type: none"> Mantenimiento y ampliación de sistemas de monitorización de ruido en los aeropuertos con situación acústica relevante, con el fin de compartir información con los interesados, mejorando la transparencia y comunicación con el entorno. Colaboración con ENAIRE para mejorar los procedimientos de navegación aérea. Elaboración de los Planes de Acción contra el ruido 2024-2028 con medidas alineadas con el Enfoque Equilibrado establecido por OACI. 	<ul style="list-style-type: none"> 95% de Operaciones de Descenso Continuo (CDO). Crear y publicar un procedimiento de prácticas para las salidas y llegadas que garantice que los operadores utilizan el aeropuerto de la forma más sostenible posible. Cumplimiento de los límites de servidumbre acústica, LAEQ 16hr y LAEQ 8hr ^(A) 	<ul style="list-style-type: none"> Todos los aeropuertos cuentan ya con un Comité de Ruido permanente que se reúne cada seis meses
Medio/largo	<ul style="list-style-type: none"> Aplicación de las medidas establecidas en los Planes de Acción contra el Ruido 2024-2029 con el fin de obtener la reducción establecida por la UE Continuación de los Planes de Aislamiento Acústicos, con la previsión de que se pueda incrementar el volumen de viviendas aisladas, alcanzando las 33.000 viviendas aisladas en 2030. 	<ul style="list-style-type: none"> Trabajar con aeropuertos vecinos y partes interesadas para presentar una propuesta de mejora del espacio aéreo en línea con la Estrategia de Modernización del Espacio Aéreo del gobierno del Reino Unido. Colaboración con universidades de Reino Unido para explorar, a través de la investigación, formas factibles de reducir el ruido en el Aeropuerto. Reducir el tiempo objetivo de respuesta a quejas de 8 días hábiles a 6 días hábiles. 	<ul style="list-style-type: none"> Llevar a cabo medidas de mitigación del ruido con la comunidad. <p>2025 Instalación de sistemas de monitorado de ruido en todos los aeropuertos de Brasil</p>

^(A) LAeq,16h: nivel sonoro continuo equivalente en dB(A) que, durante el período de 07:00 a 23:00 horas, contiene la misma energía sonora que el sonido fluctuante real que se produjo en ese período. LAeq,8h es el nivel de ruido continuo equivalente durante un período de 8 horas.

Medición, reducción y control

(GRI A07)

Los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) regulados a nivel europeo y de Reino Unido sirven para diagnosticar la exposición al ruido en las inmediaciones de los aeropuertos.⁹³

Los últimos MER realizados para España se corresponden con los relativos a la fase IV, cuya actualización se realizará dentro de 5 años como marca la legislación. En las siguientes tablas se detallan los resultados de los MER vigentes en España y Reino Unido, pudiendo concluir que los datos de la población afectada se encuentra muy por debajo de los datos de afección en anteriores fases de los MER.

Evolución del número de personas expuestas al ruido en la red de aeropuertos españoles

MER FASE I:

Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote – Arrecife (*)	Tenerife Sur	Tenerife Norte	Alicante - Elche	Bilbao	Barcelona	Ibiza (*)	Madrid	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla (*)
Ldía 65 dB(A)	191	-	0	1.049	84	24	11	-	2.058	299	90	10	-
Ltarde 65 dB(A)	66	-	0	825	90	23	19	-	1.957	314	98	8	-
Lnoche 55 dB(A)	614	-	120	0	172	23	24	-	708	605	336	52	-

MER FASE II:

Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote – Arrecife	Tenerife Sur	Tenerife Norte	Alicante - Elche	Bilbao	Barcelona	Ibiza	Madrid	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla
Ldía 65 dB(A)	57	-	0	475	61	29	23	9	1.824	232	110	3	0
Ltarde 65 dB(A)	0	-	0	198	60	506	18	9	149	240	110	3	0
Lnoche 55 dB(A)	42	-	45	0	112	0	26	637	38	348	152	19	0

⁹³ Puesto que se trata de una normativa Europea y Británica, los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil no requieren de la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido.

MER FASE III:

Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote – Arrecife	Tenerife Sur	Tenerife Norte	Alicante - Elche	Bilbao ^(A)	Barcelona	Ibiza	Madrid ^(B)	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla
Ldía 65 dB(A)	282	304	20	252	86	-	13	14	1.751	319	177	1	-
Ltarde 65 dB(A)	0	294	0	13	62	-	14	14	1.497	255	187	1	-
Lnoche 55 dB(A)	308	0	90	0	201	-	13	591	1.754 (B)	1.520	515	91	-

(A) MER no elaborado dado que en el momento de su realización no llegaba a las 50.000 operaciones anuales. La elaboración y gestión de los MER queda regulada tanto por la Directiva 2002/49/CE como de su correspondiente transposición a la normativa nacional.

(B) El incremento de los valores nocturnos en el Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas se debe a actuaciones de mantenimiento en la pista 32R-14L. Estas actuaciones han obligado a usar la pista no preferente (32L-14R) durante el año 2016. Los niveles de Ldía, Ltarde y Lnoche se corresponden en cada caso con la normativa de aplicación.

MER FASE IV

Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote – Arrecife	Tenerife Sur	Tenerife Norte	Alicante - Elche	Bilbao	Barcelona	Ibiza	Madrid	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla
Ldía 65 dB(A)	0	144	0	166	64	16	11	16	4	212	124	2	0
Ltarde 65 dB(A)	0	7	0	17	65	2	21	16	0	206	73	2	0
Lnoche 55 dB(A)	0	0	-	-	70	0	19	14	50	409	131	49	0

Evolución del número de personas expuestas al ruido en Reino Unido ^(A)

Nivel de Ruido	MER Fase I	MER Fase II	MER Fase III
Lden 55 dB(A)	8.600	14.300	17.000
Ldía 66 dB(A)	<100	<100	<100
Ltarde dB (A)	<100	0	<100
Lnoche 57 dB (A)	2.300	900	600

^(A) Legislación asociada:

- Defra Action Plan Guidance For Airport Operators).
- Civil Aviation Act.
- EU Environmental Noise Directive 2002/49.
- Directiva Europea 598/2014

Durante 2023, Aena en cumplimiento con la legislación ha comenzado con la elaboración de los Planes de Acción contra el Ruido (PAR) 2024-2028, mediante la coordinación con el proveedor del servicio de Navegación Aérea y la DGAC en la elaboración de diagnósticos que sirvan como punto de partida para analizar en cada aeropuerto la viabilidad de diferentes medidas y su posible implantación para contribuir con la reducción de la población afectada en 2030 tal y como establece el Zero Pollution Action Plan. Las medidas a llevar a cabo se encuentran dentro del Enfoque Equilibrado de OACI, siendo las principales las siguientes:

- Mejora de flota que opera en los aeropuertos
- Modificaciones de procedimientos de aproximación/despegue para reducir la población afectada
- Evitar el aumento de las operaciones en horario nocturno.

Aena también colabora con otros grupos de interés para conseguir la reducción del ruido en su punto de origen, la mejora de los procedimientos operativos, la determinación de restricciones operativas para determinadas aeronaves, el desarrollo de medidas para disuadir a las aeronaves ruidosas y el apoyo del control y la disciplina del tráfico aéreo.

Por último, se realiza el seguimiento de las trayectorias y niveles de ruido en el entorno de los grandes aeropuertos a través de los Sistema de Monitorado de Ruido (SMR). Actualmente, dicho sistema se encuentra disponible en los aeropuertos: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Bilbao, Cesar Manrique-Lanzarote, Gran Canaria, Ibiza, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia y en Londres-Luton.

En el contexto del Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha llevado cabo la fase de consultas públicas del actualizado Plan de Acción contra el Ruido 2024-2028 que establece una batería de medidas a llevar a cabo también en el marco del enfoque equilibrado de la OACI con acciones basadas en la evaluación, prevención y disminución del ruido en el territorio.

El esquema de aislamiento del Aeropuerto se basa en la planificación establecida para las servidumbres acústicas. Estas servidumbres se monitorean anualmente para actualizar las propiedades elegibles a partir de datos de ruido obtenidos del sistema de monitoreo de ruido Topsonic.

En el caso de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, durante 2023 se llevaron a cabo mediciones de ruido en puntos críticos del entorno de los aeropuertos.

Planes de Aislamiento Acústico⁹⁴

(GRI 203-1; 203-2)

En 2023, Aena ha continuado con la gestión y ejecución de los Planes de Aislamiento Acústico adscritos a sus aeropuertos españoles, realizando esta actividad en el marco de lo dispuesto en Real Decreto 1367/2007 y la Ley 5/2010, de 17 de marzo, así como con las correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental. Así, en España cabe destacar las siguientes actuaciones puestas en marcha:

- Actualización del censo de viviendas del PAA del Aeropuerto de Palma de Mallorca, lo que ha supuesto incrementar en más de 2.000 las viviendas incluidas en este plan y recepción y tramitación de las primeras solicitudes de aislamiento acústico asociadas al nuevo ámbito delimitado por la isófona asociada a la declaración de impacto ambiental de este aeropuerto del año 2021.
- Puesta en marcha de una Nueva Fase del PAA del Aeropuerto de Valencia, con la remisión a los ayuntamientos afectados de su nueva huella acústica con el fin de poder identificar los inmuebles que cumpliendo las condiciones establecidas, podrían ser incluidas en este plan, estimándose que como consecuencia de esta iniciativa se puedan llegar a realizar actuaciones de mejora del aislamiento acústico en un número aproximado de 5.000 nuevas viviendas.
- Inicio de actuaciones preliminares asociadas al PAA del Aeropuerto de Fuerteventura previsto en el Plan de Acción asociado a su Servidumbre Acústica.
- En esta anualidad Aena ha licitado un nuevo Acuerdo Marco para impulsar la realización de actuaciones de aislamiento acústico en inmuebles situados en el entorno de su red de aeropuertos. Dotado de un presupuesto de 60 millones de euros a ejecutar en 5 años, se encuentra dividido en dos lotes: uno de 40 millones de euros para la Península y Baleares y otro de 20 millones de euros para Canarias. Su finalidad será la de posibilitar la ejecución de los PAA's que está desarrollando actualmente Aena, así como la de facilitar la puesta en marcha de los nuevos planes de aquellos aeropuertos en los que se ha comprobado su necesidad de ejecución, principalmente referida esta situación a los aeropuertos de Lanzarote, Tenerife Sur y Fuerteventura.
- Simultáneamente a la licitación de estas actuaciones, Aena ha proseguido en el seno de las Comisiones de Seguimiento Ambiental de los aeropuertos, un ejercicio de colaboración institucional con Ministerios, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos para dar a conocer los avances de las actuaciones asociadas a los respectivos Planes de Aislamiento Acústico, habiendo celebrado en este año un total de 8 nuevas reuniones informativas.

⁹⁴ En Brasil no se ha realizado ninguna actuación de aislamiento acústico a fecha de cierre de este informe.

El conjunto de las actuaciones realizadas durante este año, ha permitido llevar a cabo el aislamiento acústico de 1.217 inmuebles

A través de los Planes de Aislamiento Acústico, Aena da respuesta a su compromiso con la mejora de la calidad de vida de los vecinos residentes en los alrededores de sus aeropuertos y con la sostenibilidad de la actividad aeroportuaria, disminuyendo el impacto acústico originado por el tráfico de aeronaves.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton las inversiones realizadas acumuladas desde la fecha de inicio de las actuaciones hasta el 31 de diciembre de 2023 ascienden a 1.720.304 € (780.195 € en 2022), con un total de 482 hogares beneficiados desde el 2016.

Comunicación

(GRI 2-29)

Las medidas de gestión del ruido en la red de aeropuertos españoles son comunicadas a través de las diferentes herramientas habilitadas para ello:

- La WebTrack o Mapas Interactivos de Ruido, implantados en 13 aeropuertos de la red española, facilita a los habitantes de las poblaciones vecinas a los aeropuertos una información fiable y transparente de las operaciones aeronáuticas y de los niveles acústicos que éstas generan. Entre la información se incluyen datos como el número de vuelo, el tipo de avión, la altitud y la trayectoria utilizada por la aeronave
- Publicación mensual en la web pública de Aena de los Informes acústicos con información sobre los niveles de ruido, la dispersión de trayectorias, así como información operativa del aeropuerto que pueda afectar a la contaminación acústica.
- Comisiones de Seguimiento Ambiental de los PAA y Comisiones Mixtas creadas para el establecimiento de las Servidumbres Acústicas y sus planes de acción asociados.

Así mismo, la Oficina de Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico, creada por Aena y puesta a disposición de la población interesada, viene desempeñando una labor de gestión y asesoramiento técnico y administrativo necesario para la adecuada ejecución de estas actuaciones, destacando entre las actuaciones realizadas durante el año 2023 la tramitación de más de 1.630 solicitudes de información, 1.430 solicitudes de insonorización y el análisis y valoración de 485 proyectos de insonorización, así como el seguimiento y control fin de obra de más de 1.210 viviendas.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, los usuarios disponen de un sitio web para registrar quejas y sugerencias, así como el teléfono, correo electrónico o el sistema de seguimiento de vuelos en línea o Mapa interactivo de Ruido (TraVis).⁹⁵

Asimismo, cuentan con un Comité Consultivo, integrado por la autoridad local, grupos comunitarios, usuarios del aeropuerto y otros grupos de interés. De este modo, se establece un mecanismo formal para relacionarse con la comunidad local y dialogar sobre aspectos relacionados con el ruido.

Adicionalmente, se publican de forma trimestral y anual informes de seguimiento sobre los movimientos de las aeronaves, así como del seguimiento del ruido y de quejas generadas por las operaciones.

En cuanto a los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se han constituido las Comisiones Externas de Ruido Aeronáutico, integradas por agentes municipales, ambientales, aeronáuticas, control del espacio aéreo, etc.

⁹⁵ Sistema de seguimiento de vuelos TraVis. Ver link en "Enlaces de interés".

Aeropuerto	Nº inmuebles aislados (2000-2023) España Nº inmuebles aislados (2016-2023) Reino Unido	Importe destinado (€) (2000-2023) España Importe destinado (€) (2016-2023) Reino Unido
A Coruña	848	7.294.768
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	12.922	170.505.498
Alicante - Elche Miguel Hernández	3.231	42.689.929
Bilbao	2.100	25.065.583
Cesar Manrique - Lanzarote	0	221.343
Girona-Costa Brava (*)	0	50.902
Gran Canaria	628	10.191.523
Ibiza	612	6.447.287
Josep Tarradellas - Barcelona-El Prat	50	2.966.717
La Palma	22	402.329
Málaga-Costa del Sol	814	16.323.476
Melilla	0	0
Menorca	11	227.779
Palma de Mallorca	1.441	20.865.924
Pamplona	43	1.224.084
Sabadell	0	13.633
Santiago - Rosalía de Castro	15	298.217
Sevilla	431	1.808.968
Tenerife-Norte	1.118	26.143.157
Tenerife-Sur	0	116.224
Valencia	4.247	23.044.396
Vigo	247	3.713.454
Vitoria	11	256.881
Londres-Luton ^(A)	482	1.720.304
Total 2000-2023 (Aena y Luton)	29.273	361.592.376

(A) Tipo de cambio a 31 de diciembre de 2023: EURvsGBP= 0,86905

2.4. Uso sostenible de recursos: agua

(GRI 3-3)

2.4.1. Gestión hídrica

(GRI 303-1)

La optimización del consumo de agua resulta clave para el Grupo Aena, dado el alto volumen de pasajeros, empleados y usuarios que transitan diariamente por los aeropuertos de la red. El agua, uno de los principales recursos naturales consumidos, se emplea en las instalaciones aeroportuaria mayormente para el consumo humano, riego de zonas verdes, uso sanitario, limpieza, servicio contra incendios y ejecución de obras.

Los objetivos estratégicos del Grupo Aena en cuanto a gestión hídrica están alineados con uno de los principios de actuación definidos en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo y, en concreto, con la necesidad de asegurar la protección del medioambiente y la prevención de la contaminación, integrando criterios de desarrollo sostenible que contribuyan a reducir el impacto de nuestra actividad, fomentando el uso sostenible de recursos.

En base a ello, Aena dispone del Plan Estratégico para la Gestión del Agua 2021-2030 con un horizonte temporal 2021-2030, como instrumento clave para orientar la gestión del recurso en los aeropuertos españoles, y está enfocado a la consecución de los siguientes objetivos estratégicos:

- Desarrollar la gestión de los recursos hídricos para abordar la disminución de la disponibilidad y la calidad del agua dulce como resultado del cambio climático mediante la reducción del consumo de agua en un 10% por pasajero en 2030 con respecto a 2019 (5% de reducción en 2026).
- Integrar la gestión de las fuentes de abastecimiento de agua y de los riesgos climáticos, fomentando y aumentando el uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% en 2030 con respecto a 2019 (50% de incremento en 2026).

Estos objetivos fueron definidos a partir de la elaboración de un diagnóstico de la situación de partida en materia de gestión hídrica en los aeropuertos de España. Para ello, se recabó información detallada sobre la gestión del agua en los centros de Aena, a través del estudio de las distintas fases de la gestión del ciclo del agua:

- Aguas para el consumo (fuentes de abastecimiento, sistemas de distribución y almacenamiento, consumo).
- Aguas residuales (origen, redes, sistemas de tratamiento, vertido y control, lodos generados por los sistemas de tratamiento).
- Aguas pluviales (actividades con riesgo de contaminación potencial, redes, sistemas de tratamiento, vertido y control).

Adicionalmente, se realizó una evaluación de la comunicación, participación y sensibilización en materia de agua y riesgos externos, estableciendo los puntos débiles, puntos fuertes y áreas de mejora.

Este diagnóstico ha permitido establecer áreas de mejora relacionadas con diferentes aspectos relativos con la gestión hídrica:

1. abastecimiento (p. ej. calidad de las aguas, infraestructura y equipos de abastecimiento);
2. gestión (p. ej. control, medidas de ahorro, suministro a terceros, comunicación y sensibilización);
3. aguas residuales (p. ej. plantas de tratamiento, estanqueidad de redes, monitoreo ambiental, gestión de contaminantes);
4. aguas pluviales (p. ej. filtraciones y sistemas de drenaje); y,
5. riesgos externos (p. ej. interrupción del suministro en épocas de sequía e inundaciones).

Por último, se realizó el cálculo de la huella hídrica teniendo en cuenta el 100% de los centros en España. El año base seleccionado fue 2019 y, tanto su determinación como la evaluación de su sostenibilidad, se ha basado en la metodología de la Water Footprint Network (WFN).

En 2023, el 100% de los aeropuertos españoles disponen del cálculo de la huella hídrica y cuentan con sus Planes de Acción correspondientes.

En base a todo lo anterior, en los últimos años, se han llevado a cabo un conjunto de actuaciones internas para la correcta gestión del agua, orientadas a la mejora de la eficiencia hídrica y a la optimización de su uso y explotación.

Ejemplo de ello son la incorporación de grifería con sensores automáticos, la instalación de medidores de caudal para el monitoreo del consumo y el control de pérdidas, y proyectos como la planta de regeneración de agua en el Aeropuerto de Alicante-Elche.

Aena colabora asimismo con actores de su cadena de valor en la gestión responsable del agua a través de una serie de iniciativas. En España, hay instalada cartelera para sensibilizar a los clientes sobre el uso responsable del agua. Por otro lado, en los contratos de arrendamiento se incluyen cláusulas que buscan adquirir el compromiso de estas partes con la reducción de su consumo de agua, sobre el cual se realiza un seguimiento a nivel de red.

Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, la actual Estrategia de Negocio Responsable incluye la gestión eficaz del agua como pilar estratégico. En este contexto, en 2023 se ha continuado con la implementación de medidas y sistemas para lograr un uso más eficiente.

En el contexto de Brasil, en los aeropuertos de la filial de Aena ANB se han construido plantas de tratamiento de agua de alta eficiencia. En 2024, estas plantas estarán conectadas a las redes de reutilización para aprovechamiento del agua para baños, jardinería y red de incendios⁹⁶.

Objetivos en materia de gestión hídrica

Los objetivos estratégicos resultan de aplicación a todas las actividades y servicios prestados por el Grupo Aena, tanto en las instalaciones aeroportuarias como en el resto de edificios e infraestructuras gestionadas por la Compañía. Dichos objetivos se encuentran detallados a continuación:

Objetivos para la gestión hídrica		
España	Reino Unido	Brasil
<p>2026</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducción del consumo de agua en un 5% por pasajero con respecto a 2019. Incremento del uso de fuentes de agua alternativas (aguas regeneradas, agua desalada, agua pluvial, etc) por pasajero un 50% con respecto a 2019. <p>2030</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducción del consumo de agua en un 10% por pasajero con respecto a 2019. Incremento del uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% con respecto a 2019. 	<p>Reducir el uso de agua por pasajero y explorar iniciativas relacionadas con el uso de agua regenerada.</p>	<p>2023</p> <p>Instalación de plantas de tratamiento de agua en aeropuertos de la filial de Aena ANB.</p> <p>2024</p> <ul style="list-style-type: none"> Instalación de estaciones de captación de agua de lluvia y reutilización en aeropuertos de la filial de Aena ANB. <p>2025</p> <p>Instalación de plantas de tratamiento de agua en aeropuertos de la filial de Aena BOAB.</p> <p>2026</p> <p>Reducción del consumo de agua potable en un 10% respecto a 2022.</p>

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de gestión hídrica

España	Reino Unido	Brasil
<p>2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> El consumo total de agua por pasajero se sitúa en 0.02 litros/pasajero (incremento de consumo/pax del 12% respecto a 2019) y el consumo de agua procedente de fuentes alternativas es de 0,003 litros/pasajero (incremento del 160% /pax respecto 2019) 	<p>2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> El consumo total de agua por pasajero se sitúa en 7,3 litros/pasajero. 	

La Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática incluye entre sus funciones conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social, entre los que se incluyen los relacionados con la gestión hídrica.

2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua

Durante el diagnóstico mencionado en el anterior apartado, se identificaron las buenas prácticas llevadas a cabo en varios aeropuertos de Aena en cuanto a la gestión del agua, que tienen potencial para ser trasladadas a otros centros de la red, destacando la implantación de sistemas automatizados de detección de fugas, mantenimiento de redes y vigilancia o perfeccionamiento de los sistemas de control de consumos, que permiten llevar un control eficiente del agua.

En algunos aeropuertos de la red de España, como el de Menorca, se cuenta con un sistema completo de caudalímetros con transmisión inalámbrica de bajo consumo, que ayudan a mejorar la medición del caudal de agua en varios puntos de la red hídrica, el control del consumo y la detección de fugas, aumentando la eficiencia en la gestión de este recurso y la prevención de riesgos. Otra iniciativa ya implantada en los aeropuertos asentados con mayor estrés hídrico, como es el caso de los de Fuerteventura, Ibiza y Lanzarote, la Compañía aprovecha las circunstancias del entorno y utiliza agua marina a través de desaladoras.

Destaca también como medidas de eficiencia la reutilización de aguas residuales depuradas, con las que se riegan las zonas verdes, lo que evita el consumo adicional de agua procedente de la red y destinada a este fin.

⁹⁶ Las iniciativas de esta naturaleza que se implementen en los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil BOAB serán objeto de análisis en el futuro.

Por otra parte, y como se ha mencionado con anterioridad, los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat disponen de dos libros blancos que incorporan los criterios de sostenibilidad al diseño urbanístico y arquitectónico de los desarrollos inmobiliarios que puedan realizarse en el futuro en las infraestructuras mencionadas. Concretamente, estos criterios están relacionados con el consumo sostenible de recursos, así como con la reutilización de agua mediante distintas vías (recogida de las aguas pluviales en las cubiertas de los edificios y su posterior utilización, implementación de redes separativas y fomento del drenaje urbano sostenible, por ejemplo).

Adicionalmente, considerando que parte del gasto de agua se debe al consumo humano, es importante concienciar a los usuarios de las instalaciones de Aena sobre el consumo responsable del agua. En este sentido, se ha instalado cartelería específica en los servicios, promoviendo esta medida entre los pasajeros, terceros y los propios empleados de la Compañía.

En lo que respecta a gestión de contaminantes, cabe destacar el gran control que se ejerce en torno a las operaciones de deshielo y manipulación de fluidos anticongelantes. En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, por ejemplo, se cuenta con un sistema de seguimiento de derrames para monitorizar e informar posibles incidentes y consecuentemente gestionar las acciones de correctivas necesarias.

La operación de deshielo potencialmente contaminadora con glycol se realiza sobre plataformas para evitar que llegue a la red de agua. Además de esto, se cuenta con interceptores alrededor de pozos y sistemas de drenaje para la detección temprana de derrames de combustibles o glicoles. Para poder llevar a cabo todo el proceso, se dispone de los debidos permisos de la autoridad estatal pertinente que autorizan la manipulación de este tipo de productos.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, también se han implementado una serie de medidas para reducir el consumo de agua, entre ellas la instalación de numerosos contadores de agua lo que permite identificar oportunidades de mejora en el uso de este recurso, así como reparar fugas con mayor rapidez. También se ha procedido a la instalación de grifos de bajo caudal y cisternas de doble descarga en la nueva terminal y, como parte de las nuevas remodelaciones de los aseos, se inició la instalación de grifos ultraeficientes, lo que permitirá reducir el consumo de agua de pasajeros y empleados. Por último, destacar que la reciente licitación del contrato de gestión del suministro de agua del Aeropuerto incluye requisitos de mejora en la conservación hídrica, trasladando de esta manera sus compromisos a su cadena de suministro.

Además de llevar a cabo medidas puntuales como las descritas, y con el fin de alcanzar los objetivos establecidos, se ha definido un plan de acción para cada aeropuerto español en materia de gestión sostenible del agua. Los Planes de Acción se articulan a partir de seis líneas de acción que engloban 30 proyectos, agrupados principalmente en las siguientes líneas de acción:

- Cálculo de la huella hídrica: Medición de la huella hídrica para conocer su impacto en la sostenibilidad y adecuar la gestión del ciclo del agua en los aeropuertos (ver apartado “2.4.1. Gestión hídrica”).
- Incremento de la reutilización del agua: Abastecimiento de fuentes alternativas (aguas regeneradas de la EDAR, agua desalada, agua pluvial, etc.) y utilización de agua regenerada para abastecer al riego, entre otros.
- Adaptación de procedimientos al cambio climático: Proyectos de definición o cambio de procedimientos de trabajo y elaboración de normas de gestión del agua para adecuación a períodos de escasez.
- Sensibilización y comunicación: Elaboración de un Plan de Comunicación dirigido a las partes interesadas en materia de agua, para dar a conocer la situación hídrica de cada aeropuerto, y las medidas encaminadas a mejorar la gestión, a todos los colectivos que desempeñan su rol en las instalaciones (subcontratas, pasajeros, etc.).
- Eficiencia en consumo de agua potable: Proyectos destinados a la reducción del consumo de agua mediante la detección de fugas en las redes existentes, mejoras en las instalaciones que componen la distribución y la gestión y monitorización en tiempo real del agua potable, entre otros.
- Balance hídrico neutro: Proyectos enfocados a la identificación de elementos contaminantes del agua que se vierten actualmente a la red, así como el tratamiento inteligente y la mejora de la calidad de las aguas residuales y pluviales con el objetivo de compensar el 100% de agua retraída de la cuenca hidrográfica.

Los Planes de Acción resultantes se han elaborado a partir de la consolidación de actuaciones identificadas para cada uno de los aeropuertos de la red de Aena, los cuales incluyen una descripción de las medidas a llevar a cabo, así como su plazo de ejecución, coste y nivel de priorización.

INICIATIVAS EN AENA EN MATERIA DE GESTIÓN DEL AGUA

Iniciativas destinadas a reducir el consumo de agua en los aeropuertos de la red y a minimizar los vertidos generados para preservar los ecosistemas próximos.



Indicadores sobre consumo de agua

(GRI 303-2)

En 2023, el consumo de agua ha ascendido a un total de 6.673,62 miles de m³ (6.439,14 miles de m³ en 2022). A este respecto, cabe tener en consideración el aumento del volumen de pasajeros y la reciente entrada en actividad de los 11 nuevos aeropuertos de la filial de Aena en Brasil BOAB.

En las siguientes tablas se desglosan los consumos de agua del total de la red de aeropuertos por origen, así como en regiones con estrés hídrico:

Extracción/Consumo de Agua - Miles de m³ (GRI 303-3; 303-5)

	2021				2022				2023 ^(A)			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil ^(B)	Total Consolidado
Agua desaladora/ Agua marina	202,18	n/a	n/a	202,18	519,47	n/a	n/a	519,47	497,69	n/a	n/a	497,69
Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico	--	n/a	--	--	--	n/a	--	--	0,00	n/a	n/a	0,00
Agua de pozos/Agua subterránea	1.399,14	n/a	65,06	1.464,20	2.367,53	n/a	75,17	2.442,70	2.187,79	n/a	72,77	2.260,56
Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico	--	n/a	--	--	--	n/a	--	--	550,61	n/a	6,15	556,76
Agua potable procedente de red	2.689,73	48,20	161,88	2.899,81	3.162,53	108,46	116,37	3.387,36	3.348,50	117,94	235,62	3.702,06
Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico	--	--	--	--	--	--	--	--	2.393,50	117,94	11,40	2.522,84
Agua regenerada comprada a terceros y procedente de red regenerada/Suministro de agua municipal o de otras compañías de agua	110,93	n/a	n/a	110,93	89,61	n/a	n/a	89,61	213,31	n/a	n/a	213,31
Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico	--	n/a	n/a	--	--	n/a	n/a	--	93,50	n/a	n/a	93,50
Total consumo de agua (miles de m³)	4.401,98	48,20	226,94	4.677,12	6.139,14	108,46	191,54	6.439,14	6.247,29	117,94	308,39	6.673,62
Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.037,61	117,94	17,55	3.173,10
Agua reutilizada/ Agua de lluvia captada directamente y almacenada / Aguas residuales depuradas (miles de m ³)	297,12	n/a	n/a	297,12	412,85	n/a	n/a	412,85	403,51	n/a	n/a	403,51

Nota: En el año 2023, el consumo de agua por las empresas arrendatarias de la red de aeropuertos españoles de Aena corresponde al 30,8% del consumo en 2023 aquí reportado (consumo total y agua reutilizada), lo que se corresponde con 1.924,8 M de m³.

En el caso de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil el agua suministrada a los concesionarios constituye un 5% del total de agua consumida. Información no disponible para el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.

(A) Las regiones consideradas con estrés hídrico se han obtenido a partir del WRI Aqueduct, en su versión más actualizada, del instituto de Recursos Mundiales (WRI) siendo aquellas que se encuentran dentro del umbral de estrés por encima del 40% (nivel extremo y alto), que se corresponde con la ubicación de 27 aeropuertos de la red de Aena: 25 ubicaciones en España, 1 en Reino Unido y 1 en Brasil. Con respecto a la versión previa, se han visto reducidos el número de ubicaciones en zonas de estrés hídrico.

(B) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, se han estimado los datos de consumo de agua de estos aeropuertos, cuando no se ha podido recabar el dato real. A estos efectos, se han tenido en consideración consumos de meses previos, para aquellos casos en los que se disponía de los mismos, y en caso contrario, se ha estimado en base al volumen de pasajeros del mismo aeropuerto.

En cuanto a los vertidos de agua, las unidades y centros de la red de Aena monitorizan a través de analíticas periódicas del cumplimiento de los parámetros establecidos en las autorizaciones correspondientes de vertidos, considerando tanto aguas residuales como las pluviales con el objetivo de cooperar con la conservación del Dominio Público Hidráulico (DPH) o Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT). En este sentido, los criterios mínimos de calidad del vertido de efluentes son establecidos por la legislación nacional y local de aplicación, y dichos protocolos legales son regidos por las autorizaciones de vertido correspondientes.

Es importante destacar que todos los vertidos se trasladan a través de las redes de canalización hasta llegar a sus correspondientes sistemas o instalaciones de tratamiento de aguas (exteriores o interiores) antes de su vertido final. En el caso de los vertidos de aguas pluviales potencialmente contaminadas, éstas se depuran a través de las plantas separadoras de hidrocarburos, mientras que las aguas no contaminadas son vertidas directamente al DPH o al DPMT. Los incumplimientos parciales son sometidos a un seguimiento continuo estableciendo las correspondientes acciones de mejora.⁹⁷

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton los criterios mínimos para los estándares de calidad del agua los determina la agencia ambiental, que también supervisa y emite los permisos necesarios, y el Aeropuerto es responsable de implementar las medidas necesarias para evitar vertidos y garantizar la calidad del agua. En consecuencia, el aeropuerto de Londres-Luton realiza el seguimiento de derrames de combustible y supervisa el uso de los productos de-icing de aeronaves. De esta forma, si hay un derrame importante de combustible o se produce más de una vez, se contacta a la aerolínea y se implementan las medidas necesarias para evitar que vuelva a suceder. Respecto al uso de los líquidos de-icing, se dispone de las herramientas necesarias para vincular los glicoles presentes en el agua con el lugar donde se aplicaron y así poder actuar en caso necesario.

En los aeropuertos de Brasil, se recolectan muestras mensualmente y se analizan los parámetros dentro de los protocolos establecidos legalmente.

Vertidos de aguas residuales por tipo de agua - Miles de m³ (GRI 303-4)

	Destino final	2022	2023 ^(A)
ESPAÑA	Agua dulce	16.456,7	3.543,0
	En zonas de estrés hídrico	14.931,3	1.718,0
	Otras aguas	323,1	265,4
	En zonas de estrés hídrico	219,0	208,5
BRASIL	Agua dulce	153,2	246,7
	En zonas de estrés hídrico	--	14,0
	Otras aguas	--	0,0
	En zonas de estrés hídrico	--	0,0

(A) En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido no se dispone en la actualidad de esta categorización pero se está trabajando para disponer de la información en futuros reportes

⁹⁷ En el caso de que las medidas ejecutadas no resultaran eficaces, llegarían a conformarse como multa establecida por la administración competente.

Vertidos de aguas residuales por destino - Miles de m³ (GRI 303-4)

	Destino final	2021	2022	2023
España	Aguas superficiales	371,68	655,16	263,80
	En zonas de estrés hídrico	n/a	525,36	128,35
	Aguas subterráneas	47,83	35,13	39,71
	En zonas de estrés hídrico	n/a	35,03	1,28
	Aguas marinas	0,00	0,00	n/a
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00	n/a
	Agua de terceros	2.433,53	16.089,53	3.504,88
En zonas de estrés hídrico	n/a	14.589,89	1.796,88	
Reino Unido	Aguas superficiales	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Aguas subterráneas	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Aguas marinas	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Agua de terceros	n/a	104,13	106,15
En zonas de estrés hídrico	n/a	104,13	106,15	
Brasil	Aguas superficiales	n/a	n/a	69,72
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Aguas subterráneas	n/a	n/a	29,41
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	14,04
	Aguas marinas	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Agua de terceros	120,00	153,24	147,57
En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a	
Total Consolidado	Aguas superficiales	371,68	808,40	333,52
	En zonas de estrés hídrico	n/a	525,36	128,35
	Aguas subterráneas	47,83	35,13	69,12
	En zonas de estrés hídrico	n/a	35,03	15,32
	Aguas marinas	n/a	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	n/a	0,00	0,00
	Agua de terceros	2.553,53	16.346,89	3.758,60
En zonas de estrés hídrico	n/a	14.589,89	1.903,03	

Información correspondiente al ejercicio 2021 en Reino Unido no está disponible.

2.5. Protección de la biodiversidad

(GRI 3-3)

2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad

(GRI 304-1)

La rápida y continua pérdida de biodiversidad a nivel global plantea riesgos potencialmente significativos, estrechamente relacionados con la crisis climática. En consecuencia, el Grupo Aena recoge su compromiso de compatibilizar la actividad aeroportuaria con la protección y conservación de los hábitats naturales existentes en el entorno y su biodiversidad, a través de la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo, de aplicación a las sociedades integradas en su Grupo, impulsando asimismo la adopción de este principio en el resto de empresas con las que colabora.

Este compromiso se despliega asimismo en los aeropuertos españoles a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 que, en el ámbito de la conservación de la biodiversidad, contempla dos líneas de acción clave:

- Iniciativas de protección de la biodiversidad, comunicación y sensibilización.
- Acciones de voluntariado.

Para la consecución de dichos compromisos se llevan a cabo acciones tales como la protección de áreas naturales, el estudio de la fauna del entorno, el control de la vegetación dentro y fuera de los aeropuertos y actuaciones ligadas a combatir el tráfico de especies salvajes. Para ello, se tiene en cuenta tanto la dispersión geográfica de los aeropuertos, como la diversidad y tipología de los ecosistemas existentes, adaptando las iniciativas a la realidad del entorno.

Por su parte, en el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton reconoce en su Estrategia de Negocio Responsable su responsabilidad para con la protección de la biodiversidad, abordándose estos aspectos a través del establecimiento de colaboraciones con terceros, en las cuales se trabajará en los próximos ejercicios. En las filiales de Aena en Brasil, si bien se encuentra en elaboración una Estrategia de Sostenibilidad propia cuyo desarrollo esta previsto en 2024, ya desarrollan iniciativas en la actualidad en materia de protección de la biodiversidad.

Principales impactos de la actividad en el entorno

(GRI 304-2)

Los principales impactos del Grupo Aena sobre la biodiversidad derivan de:

- Las nuevas construcciones o la modificación de las infraestructuras existentes, en cuyo caso la Compañía trata de evitar la alteración del hábitat de ciertas especies de fauna y flora y la afección a la vegetación derivada de los nuevos desarrollos. Para ello, se implementan medidas específicas enfocadas a garantizar la correcta selección de la ubicación de las infraestructuras, el diseño de instalaciones y la aplicación de las medidas preventivas y correctoras. Todo ello al objeto de evitar y reducir al máximo la posible afección que se pudiera causar.

Estos impactos, tanto durante la fase de obra como de explotación de las infraestructuras aeroportuarios, son evaluadas a través de los correspondientes Estudios de Impacto Ambiental de proyectos, que son puestos bajo consulta de las administraciones públicas afectadas y las personas interesadas, concluyendo con la correspondiente resolución emitida por parte del Ministerio.

A este respecto durante 2023, en España, se han obtenido varias resoluciones ambientales por parte del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico⁹⁸. En estas resoluciones, que pueden ser consultadas en la web pública de Aena⁹⁹, se establece que, como consecuencia de la ejecución de los proyectos analizados, no se prevén afecciones significativas sobre ningún espacio natural, flora o fauna que se encuentre bajo alguna figura de especial protección en ninguna de las fases, mediante la aplicación de las medidas establecidas que son supervisadas por el Ministerio tanto durante la fase de obra como de explotación a través del Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) realizado por la compañía. A través de este PVA se controla la aplicación de cada una de las medidas correctoras previstas, proporcionando información acerca de la eficiencia y la correcta ejecución de las mismas.

- Adicionalmente y de forma general, la propia actividad aérea, puede tener cierta afección principalmente sobre la fauna local, así como las posibles molestias derivadas del ruido del funcionamiento de los motores de las aeronaves. En cualquier caso, la Compañía compatibiliza la protección del patrimonio natural con el mantenimiento de los estándares de seguridad y calidad, inherentes a la actividad aeroportuaria, llevando a cabo diversas medidas de control y análisis de riesgos de fauna que son detalladas en los apartados a continuación.

⁹⁸ Resolución de 6 de julio de 2023, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto "Plataforma Prueba de Motores del Aeropuerto de Sevilla (AENA)"

Resolución de 18 de julio de 2023, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto "Construcción Campa Rent A Car. Aeropuerto Tenerife-Sur en el término municipal de Granadilla de Abona, Santa Cruz de Tenerife"

Resolución de 25 de septiembre de 2023, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto "Desmantelamiento de la Plataforma Interior de Ruedas frente a la "NAT" en el Aeropuerto Miguel Hernández de Alicante-Elche".

⁹⁹ Para más información, ver apartado "Enlaces de interés".

Objetivos específicos en protección de la biodiversidad

Corto/Medio/Largo	España	Reino Unido	Brasil
	Proteger y fomentar la biodiversidad local y global		

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de protección de la biodiversidad

España	Reino Unido	Brasil
<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativas en materia de protección de la fauna local en colaboración con terceros. • Seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario. • Elaboración de Estudios de Fauna y Hábitats de 28 aeropuertos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Colaboraciones con terceros para contribuir a la protección y restauración de otros hábitats relacionados con plantación de especies arbóreas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Colaboraciones con terceros para contribuir a la protección de la fauna y restauración de hábitats. • Seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario. • Estudios de Gestión de riesgos de fauna y protección de la biodiversidad en 6 aeropuertos.

2.5.2. Espacios protegidos ¹⁰⁰

(GRI 304-1; 304-2; 304-3; 304-4, 413-1: 3-3)

La presencia de vegetación, fauna y espacios naturales que disponen de algún nivel de protección se armoniza con el funcionamiento de los aeropuertos a través de la adopción de diversas medidas que permiten prevenir cualquier afección que pueda causarse sobre estos entornos naturales.

¹⁰⁰ Tanto en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido como en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil no se encuentran ubicados en áreas protegidas. En España, las áreas protegidas se encuentran dentro de las propiedades de Aena. Las tierras subsuperficiales y subterráneas son propiedad de Aena.

Aena incorpora los criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, a través de la evaluación ambiental de los Planes Directores de sus aeropuertos de interés general. Asimismo, a través de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos de sus infraestructuras aeroportuarias, garantiza una adecuada prevención de los impactos ambientales concretos que se pudieran generar durante su ejecución, al tiempo que establece mecanismos eficaces de prevención y corrección¹⁰¹.

Las evaluaciones ambientales, tanto de planes como de proyectos, se basan en el marco de la Jerarquía de Mitigación, prestando especial atención a la protección de la biodiversidad y los espacios protegidos, la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones, la precaución y acción cautelar y la garantía de los cauces de información y participación públicas. Todo ello con el objetivo de asegurar una pérdida neta cero o una ganancia neta en materia de Biodiversidad.

Una vez emitidas las Resoluciones ambientales que finalizan las evaluaciones de impacto ambiental, se lleva a cabo un proceso de vigilancia, durante la fase de obra y explotación de los proyectos constructivos y en el desarrollo de los instrumentos de planificación, que permite verificar el cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias exigidas, así como evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos, de manera que pueda identificarse la existencia de efectos adversos no previstos y detectar incluso la necesidad de adopción de nuevas medidas¹⁰².

Cuando se llevan a cabo actuaciones de infraestructura y operativa en áreas con especial protección, la Compañía sigue un proceso de evaluación basado en evitar, minimizar, restaurar y compensar, en su caso, el daño realizado

Asimismo, a lo largo de estos estudios de impacto ambiental tanto de planes directores como de proyectos se analizan, los impactos positivos y negativos significativos directos e indirectos con referencia a lo siguiente:

- las especies afectadas;
- la extensión de las zonas que han sufrido impactos;
- la duración de los impactos;
- la reversibilidad o irreversibilidad de los impactos.

Con el fin de garantizar la transparencia, Aena publica en su página web las Resoluciones Ambientales obtenidas por cada aeropuerto, en los que se proporciona información sobre la naturaleza de los impactos significativos, directos e indirectos, relacionados con la contaminación, la posible pérdida de biodiversidad o la transformación del hábitat. En este sentido, las áreas protegidas ubicadas en los aeropuertos españoles, y las medidas de restauración conservación o compensación que hayan sido realizadas sobre las mismas pueden ser consultadas en las resoluciones ambientales mencionadas anteriormente.

2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control

(GRI 304-2; 304-3; 304-4)

La gestión de la fauna se desarrolla en todos los aeropuertos del Grupo Aena bajo el marco del Sistema de Seguridad operacional (ver Capítulo 6), lo cual permite compatibilizar la protección del patrimonio natural con el mantenimiento de los estándares de seguridad y calidad, inherentes a la actividad aeroportuaria.

En este contexto, en España, y dando cumplimiento a lo establecido por la normativa de aplicación, de forma periódica se elabora para cada aeropuerto de la red nacional, el Estudio de Fauna y Hábitats, validando los resultados con la colaboración de entidades locales y autonómicas, y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). A este respecto, cabe destacar que durante el 2023 se han elaborado los Estudios de Fauna y Hábitats de 28 aeropuertos españoles.

Además, se lleva a cabo un seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario. A modo de ejemplo, una de las medidas, desarrolladas a este respecto en los aeropuertos españoles implica el uso de medios mecánicos, como la captura incruenta con trampas y utilización de sonidos y pirotecnia. Además, se aplican medios biológicos con utilización de aves de cetrería adiestradas que realizan vuelos de marcaje en altura para disuadir la entrada de las aves que circundan los aeropuertos, aplicándose actualmente esta medida en 35 aeropuertos y helipuertos españoles gestionados por Aena.

En el caso de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil ANB disponen de Estudios de Gestión de riesgos de fauna y protección de la biodiversidad en los 6 aeropuertos¹⁰³. Adicionalmente, al igual que en la red de aeropuertos españoles, se realiza un seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario y desarrolla diversas medidas para su exclusión de las áreas de operación adaptadas a la situación de cada centro.

¹⁰¹ En España, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (EIA), unifica en una sola norma la evaluación ambiental estratégica de planes y programas y la evaluación de impacto ambiental de proyectos, lo que le convierte en el instrumento utilizado en las infraestructuras aeroportuarias, para asegurar una adecuada prevención de los impactos ambientales que se pudieran generar durante y tras la puesta en marcha de nuevas instalaciones, al tiempo que establece mecanismos eficaces de prevención y corrección.

¹⁰² Aena publica en su página web las resoluciones ambientales obtenidas. Ver capítulo "Enlaces de interés".

¹⁰³ En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton no disponen de Estudios de Fauna y Hábitats.

En el caso de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil ANB las actividades de protección de la biodiversidad se realizan dentro de los recintos aeroportuarios y en el área de seguridad aeroportuaria con acciones para protección de la biodiversidad, a partir de inspecciones de fauna con foco en el área operativa (sistema de pistas). Las inspecciones tienen como objetivo identificar aglomeraciones, focos potenciales de atracción y accesos a la fauna, realizando las acciones de ahuyentamiento más adecuadas a la situación.

2.5.4. Control de la vegetación en el entorno de los aeropuertos¹⁰⁴

En lo que respecta al control de la vegetación, al igual que ocurre con la fauna, Aena lleva a cabo un seguimiento de la incidencia de los hábitats del entorno de los aeropuertos, fomentando la colaboración con las entidades encargadas de su gestión y ejecutando medidas específicas que promueven el cuidado y respeto del entorno con garantía sobre la seguridad operacional.

Además, se establecen acuerdos con la administración pública, ONG y otros grupos de interés, como agricultores, empresas y cooperativas para promover el desarrollo agrícola de los terrenos y asegurar la conservación de la vegetación. De la misma manera, se colabora con organizaciones no gubernamentales, como la participación del Aeropuerto de La Palma en el proyecto europeo LIFE IP Azores Natura, junto con la Fundación Canaria Reserva Mundial de la Biosfera y el Gobierno de Azores.

Este proyecto tiene como objetivo fomentar la máxima participación y consenso posible de todos los actores implicados (comunidad científica, ámbito institucional, puertos, aeropuertos, ciudadanía en general) en la creación de un marco operativo para la prevención, alerta temprana y respuesta rápida frente a especies de flora exótica invasora en la isla de La Palma. Entre las acciones que se han puesto en marcha en 2023 destacan la instalación de tótems y vinilos en la zona de llegadas con información sobre la necesidad de no trasladar especies entre islas para evitar la introducción de especies invasoras.

Asimismo, cabe destacar la colaboración con el Consell Insular de Menorca, al disponer en el aeropuerto menorquín de un estanque que es utilizado por el sapo balear para su reproducción. Esta especie es endémica de las Islas Baleares y se considera "vulnerable" porque está sufriendo una importante regresión en sus poblaciones. El Aeropuerto colabora con el Consell para proporcionar las condiciones apropiadas en el estanque, siendo uno de los centros de cría más importantes de la isla. Cada temporada los técnicos de medio ambiente del Consell realizan censos y marcan ejemplares para su seguimiento.

En 2023, se ha desplegado en los aeropuertos de España la campaña #PlantHealth4Life en colaboración con el Ministerio de Agricultura. Esta campaña, lanzada por la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA), pretende reforzar la información a los pasajeros sobre la importancia de no traer plantas de terceros países sin garantías fitosanitarias. Se han colocado carteles para concienciar a los pasajeros en los flujos de salida de los aeropuertos.

2.5.5. Otras actuaciones destacadas en materia de biodiversidad

Respecto a otras colaboraciones con terceros para contribuir a la protección y restauración de otros hábitats, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha acordado trabajar con la organización *Marston Vale* en proyectos de voluntariado para la plantación de árboles. También ha participado en el programa 'Tree for Free', enmarcado dentro de la iniciativa *Queens Green Canopy*, adquiriendo un total de 1.000 ejemplares arbóreos que fueron donados a comunidades locales para su plantación. Adicionalmente, se ha lanzado la iniciativa *Greener Future* para apoyar a los grupos comunitarios locales y organizaciones benéficas que demuestren un compromiso con la biodiversidad y abordar la reducción de emisiones de carbono.

Por parte de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil está previsto replantar en 2024 1.300 árboles alrededor de los aeropuertos como medida de compensación ambiental tras haber retirado alrededor de 300 árboles como parte de las obras realizadas. Asimismo, cabe mencionar la celebración de dos comisiones al año en las que se abordan aspectos relacionados con la biodiversidad junto con aquellas partes interesadas en cada aeropuerto.

Asimismo, estos aeropuertos participan en la Comisión Nacional para la Gestión del Riesgo de Fauna integrada por representantes de diversas entidades de la aviación civil y militar. Su finalidad es servir como foro de debate y posterior actuación integrada de la comunidad aeronáutica.

En 2023, Aena participó en el Foro Nacional de Aviación y Fauna en su tercera edición, celebrado por AESA con el objetivo de fomentar las relaciones y la coordinación entre todos los agentes implicados en minimizar el riesgo generado por la fauna en la aviación.

Por otro lado, se han seguido celebrando las reuniones periódicas de coordinación entre los aeropuertos españoles y las autoridades designadas por el Programa de Gestión de Riesgos de Fauna (PGRF) del aeropuerto, cuyo objetivo es definir y hacer seguimiento de las acciones de gestión que permitan la coexistencia segura de la fauna y las operaciones aéreas.

¹⁰⁴ Actuaciones solo desarrolladas en los aeropuertos españoles del Grupo Aena.

Asimismo, durante este año, con objeto de dar a conocer la fauna local a todo el personal que trabaja en los aeropuertos de Aena, se ha completado la elaboración y difusión de 28 carteles informativos con imágenes de las especies más habituales en los aeropuertos y su entorno, su denominación y una breve descripción de sus costumbres y presencia en la zona. También, cabe destacar la iniciativa desarrollada en colaboración con la Fundación Saving the Amazon, mediante el cual se han plantado en 2023 más de 10.000 árboles de especies autóctonas en la región de Porto Extrema (Brasil), con la ayuda de las comunidades indígenas locales. Todo ello con el objetivo de contribuir a la restauración y protección del Amazonas y a la lucha contra el cambio climático.

Como actuaciones más innovadoras en relación con la protección de la fauna local, se puede destacar en España el proyecto Radar Aviar. Se trata de un sistema basado en tecnología radar para detección de movimientos de aves en el entorno aeroportuario, compatible con los equipos y sistemas del aeropuerto. La utilización de esta tecnología en el ámbito aeroportuario refuerza la seguridad operacional y mejora la información sobre la etología de la fauna, ayudando a la identificación y caracterización de patrones de movimiento de las aves, así como a la identificación de focos de atracción de las mismas, lo que permite integrar la información proporcionada por el equipo en la toma de decisiones y en la aplicación de medidas mitigadoras oportunas. Actualmente, el equipo está operativo en el Aeropuerto de Bilbao y va a ser implementado en otros aeropuertos de la red.

2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias

(GRI 3-3)

El Grupo Aena está comprometido con el fomento de la economía circular en el entorno aeroportuario para minimizar el volumen de residuos generados, fomentar su adecuada segregación y contribuir a maximizar su valorización. Este compromiso se recoge en la Política de Sostenibilidad, en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y salud y seguridad en el trabajo y se despliega en España, a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030.

Cabe destacar que en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, en el marco de su política ambiental, el tratamiento de residuos juega un papel clave estableciendo que el Aeropuerto debe incorporar los principios de una economía circular minimizando la generación de residuos y reutilizando y reciclando residuos, siempre que resulta factible. Bajo este contexto, la correcta gestión de residuos se considera fundamental, destinándose inversiones a prácticas efectivas de gestión de residuos y reciclaje. Asimismo, se colabora activamente para fomentar una economía circular junto a las terceras partes y la comunidad.

2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular

(GRI 306-1; 306-2)

En las unidades y centros del Grupo Aena se generan de forma general, bien por la actividad desarrollada en las propias instalaciones o por la de los arrendatarios que conviven en el aeropuerto, los siguientes tipos de residuos:

- Residuos no peligrosos (domésticos o comerciales): RNP's
- Residuos peligrosos (de origen industrial o no): RP's.
- Residuos sanitarios.
- Residuos de construcción y demolición, en el caso de obras.

En España, en los aeropuertos de la red se elabora y mantiene actualizado un inventario de residuos, en el que se clasifican los residuos generados incluyendo:¹⁰⁵

- La naturaleza del residuo (indicando si es peligroso o no).
- Los puntos de recogida selectiva de los residuos.
- El destino del residuo (indicando si se valoriza, lo que incluye reutilización o reciclado, o si se elimina).

El inventario se acompaña de la elaboración y actualización del archivo cronológico de las retiradas de residuos (peligrosos y no peligrosos), que incluye:

- Naturaleza (ej.: filtros usados, residuos sanitarios, etc.).
- Código LER (Lista Europea de Residuos).
- Origen (ej.: mantenimiento de vehículos o grupos, servicio médico, etc.).
- Destino (gestor al que se entregan).
- Cantidad retirada.
- Tipo de tratamiento.
- Cuando aplique, medio de transporte (matrícula del vehículo) y frecuencia de recogida.

La documentación asociada a la retirada de los residuos por terceros también es archivada por el personal de mantenimiento y/o los responsables de los expedientes que contemplan tales retiradas.

¹⁰⁵ Por otra parte, los residuos de Aena producidos por proveedores y contratistas serán retirados bajo su responsabilidad, debiendo facilitar a las unidades y centros de Aena evidencia de su adecuada gestión, de acuerdo con lo indicado en el procedimiento correspondiente, siempre y cuando no exista un acuerdo previo con el centro que se especifique otra forma de gestión

Igualmente, las unidades y centros de Aena garantizan el cumplimiento de los requisitos legales asociados a los residuos, que le sean de aplicación, como por ejemplo la presentación de un Plan de Minimización de RPs cuatrienal, la Memoria Anual de RPs y la Declaración de Envases Anual a la Comunidad Autónoma en el caso de que así lo requieran.

En cuanto a las pautas generales para el control y gestión de los principales tipos de residuos generados:

- **Residuos No Peligrosos (RNPs):** los residuos no peligrosos, asimilables a domésticos son entregados a la entidad local o gestor autorizado. El RDSGI y/o responsable de archivo de la unidad o centro guarda copia de los registros de las entregas de residuos a los gestores y/o de las facturas o tasas de recogida de residuos de la entidad local. Estos residuos se recogen en los contenedores generales de residuos urbanos de forma segregada (papel-cartón, vidrio, envases o materia orgánica y resto) o en los específicos de otros residuos recogidos selectivamente (chatarra, madera, restos de poda, tóner, etc.) y se retiran con la periodicidad adecuada a cada caso, pero de forma que no se supere el tiempo máximo de almacenamiento (dos años si se destinan a valorización y un año si se destinan a eliminación).
- **Residuos Peligrosos (RPs):** la gestión interna de los residuos peligrosos generados (tales como aceites minerales usados, baterías y pilas, fluorescentes, absorbentes contaminados por la recogida de hidrocarburos y envases vacíos contaminados, entre otros) debe cumplir ciertas condiciones de almacenamiento, envasado y etiquetado. Además, de acuerdo con lo que establece la legislación, el tratamiento a dar a los RPs debe ser preferentemente, por orden de prioridad: prevención (de su generación), reutilización, reciclado, valorización (incluida la energética) y, por último, eliminación. En cualquier caso, siempre que sea posible, el centro entrega los RPs a gestores que valoricen los residuos, evitando que su destino final sea la eliminación.
- **Residuos sanitarios:** los residuos sanitarios se gestionan, en propio o por acuerdos establecidos, según la normativa específica de Residuos Sanitarios o legislación autonómica, en caso de que exista.
- **Residuos de construcción y demolición (RCDs):** los residuos generados en las obras que realicen las unidades o centros son almacenados en contenedores y entregados a un gestor autorizado o trasladados a un vertedero autorizado. El RDSGI/Director de obra de la unidad o centro archiva copia de los registros de entrega correspondientes. Los RCDs generados en el resto de las obras son gestionados por la empresa contratada, tal y como requiere la legislación aplicable en cada caso, y se controla conforme indica el procedimiento correspondiente.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton y en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, la gestión de residuos se realiza de manera similar a España, ajustándose a las particularidades de la legislación aplicable en cada país. En este sentido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha colaborado estrechamente con arrendatarios y concesionarios en la terminal para facilitar la segregación de residuos a través de sus contratos. La clasificación de los residuos se realiza in situ con la asistencia de un gestor de residuos ubicado en el propio aeropuerto. Todo ello ha permitido lograr los objetivos clave en tasas de reciclaje y la consecución de cero residuos enviados a vertedero, así como a la implementación de prácticas óptimas y un desempeño destacado en este ámbito.

Los proyectos desarrollados en 2023 han continuado con el objetivo de incrementar aún más la eficacia en la segregación de residuos y el reciclaje de residuos no relacionados con aeronaves. Entre las intervenciones exitosas y nuevas iniciativas del Aeropuerto de Londres-Luton se incluyen un esquema de incentivos por clasificación de residuos para empleados de concesiones y la colaboración con los responsables de los puntos de venta de alimentos y bebidas en la terminal.

Respecto a la gestión de residuos realizada en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se sigue un conjunto de procedimientos planificados e implementados teniendo en cuenta consideraciones técnicas, normativas y legales, focalizados en minimizar la producción de residuos y gestionar los generados de forma segura y eficiente, protegiendo a los trabajadores y preservando la salud pública, los recursos naturales y el medio ambiente.

Durante el proceso de gestión de residuos se requiere a las empresas gestoras contratadas el envío electrónico de los informes de medición de residuos con detalle, entre otros, del día, la hora y la cantidad de residuos recogidos y tratados con los correspondientes documentos de aplicación como son los denominados MTR (Manifiesto de Transporte de Residuos), CDF (Certificado de destino final) y Certificado de tratamiento de residuos.

GENERACIÓN DE RESIDUOS EN LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS

Ejemplos significativos

Servicio	Grupos implicados	Ejemplos de residuos producidos	Tratamiento	Responsable	Relación
Comercial					
Mantenimiento					
Limpieza instalaciones					
Uso de las instalaciones					
Handling					

Grupos implicados	Concesionario	Clientes	Trabajadores aeropuerto	Tripulaciones	Aerolíneas
Ejemplos de residuos producidos	Envases de plástico	Envases de cristal	Embalajes	Bombillas y fluorescentes	Productos de limpieza
	Aceites minerales usados	Aparatos eléctricos y electrónicos	Neumáticos fuera de uso	Metales	Polvo y restos diversos
Tratamiento	Valorización/Reciclaje	Valorización/Reutilización	RSU Fracción resto		
Responsable	Aena	Concesionario			
Relación	Indirecta	Directa			

2.6.2. Objetivo Zero Waste en 2040

Dentro de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena, en España se ha desarrollado una línea de acción específica que le permitirá mejorar la gestión de los residuos hasta alcanzar el compromiso Zero Waste en 2040¹⁰⁶. Las actuaciones ligadas a este objetivo se encuentran enmarcadas en los siguientes ámbitos de acción:

- Medición y monitorización de residuos;
- Reducción de residuos generados;
- Uso de materiales sostenibles;
- Impulso a la segregación y reciclaje;
- Valorización energética y compostaje;
- Colaboración & concienciación.

Asimismo, una de las prioridades de la Estrategia de Negocio Responsable en Reino Unido consiste, dentro del contexto de la gestión de residuos y economía circular, es aumentar el porcentaje de residuos valorizados y evitar su envío a vertedero. Para ello, se desarrollan las siguientes líneas de acción:

- Operar un flujo de residuos segregados en todo el aeropuerto, con un gestor especializado para garantizar que se manejen de acuerdo con la normativa aplicable.
- Mediante el gestor de residuos, realizar una clasificación y segregación adicional de residuos y ampliar la recogida a nuevos tipos de materiales reciclables.
- Involucrar a los arrendatarios en el aeropuerto para implementar mejoras en la segregación, proporcionando contenedores de separación de fácil acceso y asistencia in situ por parte del gestor de residuos.
- Establecer un objetivo de tasa de reciclaje para reducir los desechos y fomentar la valorización.

En Brasil, los principales objetivos estratégicos en materia de gestión de residuos incluyen la implantación de un sistema que esté en consonancia con los marcos internacionales acordados, y que consiga minimizar los impactos negativos en la salud humana y el medio ambiente. Asimismo, para 2030 se espera haber reducido sustancialmente la generación de residuos a través de acciones de prevención, reciclaje y reutilización.

Objetivos para la gestión de residuos y promoción de la economía circular			
	España	Reino Unido	Brasil
Corto/Medio/Largo	<p>2040</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objetivo Zero Waste. 	<p>2023</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alcanzar el 60% de reciclaje en residuos no peligrosos. • Alcanzar el 100% de valorización en residuos peligrosos y no peligrosos. 	<p>2024</p> <ul style="list-style-type: none"> • Educar, concienciar y mejorar la capacidad de las empresas arrendatarias y equipos institucionales de cara a la mejora en la gestión de residuos. <p>2026</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lograr una gestión ambiental de los residuos en consonancia con los marcos internacionales acordados a lo largo de todo su ciclo de vida. <p>2030</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducir el 50% de residuos destinados a eliminación. <p>2040</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objetivo Zero Waste.

¹⁰⁶ Objetivo centrado en los residuos no peligrosos recurrentes, excluyendo residuos de construcción y residuos peligrosos

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de gestión de residuos

España	Reino Unido	Brasil
<p>2023</p> <ul style="list-style-type: none"> • 75,5 % de residuos no peligrosos valorizados (76% en el 2022) y 68,2 % valorizados en el caso de residuos peligrosos (49% en el 2022). 	<p>2023</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se ha alcanzado un porcentaje de reciclaje de residuos no peligrosos superior al 60% (75% de reciclaje de residuos no peligrosos). 	<p>2023</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acciones de segregación de residuos reciclables. • Implantación de contenedores para segregación primaria de residuos en los Edificios Terminales y Oficinas. • Puesta en marcha de actividades de educación ambiental.

2.6.3. Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos

(GRI 306-2)

La preservación de los recursos naturales se fundamenta en diversos aspectos, destacando la gestión adecuada de los residuos generados por los aeropuertos de la red como uno de los pilares clave. En este sentido, Aena impulsa iniciativas en sus aeropuertos y colabora con los grupos de interés para avanzar hacia una economía circular. Asimismo, algunos centros implementan acciones específicas adaptadas a su casuística particular.

De acuerdo con las prácticas establecidas en años anteriores, la Compañía ha instalado cartelería específica en sus edificios terminales y bloques técnicos con el objetivo de concienciar sobre la importancia de segregar los residuos en los contenedores adecuados.

Tratamiento y reciclaje de residuos

Varios aeropuertos cuentan con una planta de transferencia de residuos no peligrosos, que centraliza y mejora las condiciones de almacenamiento temporal, especialmente para la

fracción no segregada de residuos similares a los domésticos. Además, se han establecido puntos específicos para el depósito temporal de residuos peligrosos, los cuales, debido a su naturaleza peligrosa, cuentan con medidas específicas de prevención de la contaminación. En estas áreas, los residuos se depositan de manera selectiva en contenedores hasta que son retirados por gestores autorizados.

Los departamentos de medioambiente de los aeropuertos controlan detalladamente todos los desechos generados desde su origen y almacenamiento hasta que se retiran y se ceden a un gestor autorizado para su tratamiento externo. Con el fin de verificar que los residuos generados por Aena han sido correctamente gestionados, Control Operacional realiza seguimientos periódicos de las actividades llevadas a cabo. Por otra parte, la verificación de la adecuada gestión de residuos generados por empresas contratistas y arrendatarias se realiza en el marco del seguimiento periódico que el Plan de Vigilancia Ambiental de estas empresas¹⁰⁷ establece. Asimismo, como norma general en los aeropuertos de Aena se exige por contrato a los gestores de residuos lo siguiente:

- Siempre que sea posible, el destino de los residuos la valorización y la recuperación.
- En los casos en los que el destino final sea la eliminación, el gestor de residuos deberá justificar debidamente cada caso.

¹⁰⁷Ver apartado "2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor" y "Capítulo 4".

A modo de ejemplo, resulta de aplicación en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en el que además se exige por contrato al gestor de residuos que, tomando como referencia el año inmediatamente anterior, mejore los porcentajes de valorización de forma progresiva durante la duración del expediente, o los mantenga en el caso de ya se valoricen el 100% de los mismos.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton trabaja en estrecha colaboración con los arrendatarios para alcanzar el objetivo de reciclaje de residuos no peligrosos establecido. Los resultados obtenidos son debidos tanto a las medidas desarrolladas en 2022 como a la implementación en 2023 de nuevos contenedores de reciclaje para los pasajeros, así como al aumento de las tarifas de gestión de residuos mezclados para desalentar una mala segregación de residuos.

En Brasil, las empresas contratadas por los aeropuertos de las filiales de Aena para gestionar los residuos generados en las instalaciones aeroportuarias están sujetos a todas las leyes, normas de seguridad y obligaciones de los pliegos aplicables, lo cual se asegura mediante la inclusión de cláusulas en los contratos adjudicados. Asimismo, los contratistas están obligados a remitir informes periódicos de medición, así como otra documentación (certificados de tratamiento, destino final, etc.) que permita el seguimiento del desempeño de los mismos y de la Compañía en la materia.

Reutilización de residuos

El Grupo Aena implementa iniciativas de reutilización de residuos, entre las cuales se destaca la reutilización de lodos de depuradora como abono en áreas ajardinadas, así como la generación de compost a partir de residuos de restauración o restos de jardinería en el Aeropuerto de Bilbao.

En el Reino Unido, se cuenta con la empresa Cawleys para gestionar los residuos, la cual se encarga de realizar una segregación exhaustiva antes de proceder a la eliminación de cualquier tipo de residuo. Esta empresa se encarga de garantizar la gestión de los residuos para reciclaje o valorización energética evitando su envío a vertedero siempre que sea posible, cumpliendo así con el compromiso de cero residuos a vertedero. Esta gestión es parte fundamental de los esfuerzos del aeropuerto para alcanzar el objetivo de valorizar el 70% de los residuos generados.

Por otro lado, hay que destacar también que el Aeropuerto de Londres-Luton requiere en los contratos de obra la reutilización de material de excavación siempre que sea posible.

Por otra parte, en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se lleva a cabo la gestión de residuos en cumplimiento de la Política Nacional de Residuos Sólidos (PNRS), una ley Federal que establece un conjunto de directrices y objetivos de gestión ambiental que deben alcanzarse en todo el territorio nacional, entre los cuales aplica la importancia de realizar recolecciones selectivas en los 6 aeropuertos de la Compañía. Por ello, en Brasil se han fijado las siguientes prioridades en la gestión de residuos: no generación, reducción, reutilización, reciclaje, tratamiento de residuos sólidos y disposición final, que sea ambientalmente adecuada.

Eliminación de los plásticos de un solo uso

Aena incluye una cláusula específica en los contratos de servicios de restauración que formaliza el compromiso de reducir el volumen de residuos plásticos generados, prohibir el uso de plásticos de un solo uso y fomentar la utilización de productos fabricados con materiales biodegradables o reciclables.¹⁰⁸

De forma similar, la prohibición de plásticos de un solo uso se incluye en los nuevos contratos con los agentes de restauración que operan en el Aeropuerto de Londres-Luton. Esto se suma a la estricta legislación del gobierno del Reino Unido para ciertos plásticos de un solo uso y al establecimiento de acuerdos adicionales de reciclaje para garantizar una adecuada gestión del impacto de los plásticos de un solo uso.

2.6.4. Iniciativas con terceros en materia de reducción de residuos, reutilización y reciclaje¹⁰⁹

(GRI 306-2)

La colaboración con entidades autorizadas en la gestión de residuos, que son responsables de la recogida y posterior tratamiento de los mismos, se enmarca como característica fundamental en esta materia, así como el desarrollo de sistemas de gestión específicos según el tipo de residuo.

En España, Aena cuenta con acuerdos de colaboración con Ecoembes, Ecovidrio y ERP para asegurar la gestión adecuada de los residuos. En el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, se mantiene una estrecha colaboración con la Fundación Trinijove, responsable de la recogida y segregación de residuos valorizables provenientes de dicha instalación.

Adicionalmente, se incorporan cláusulas ambientales específicas en los contratos con terceros con el objetivo de reducir la cantidad de residuos generados y aumentar los índices de valorización, alineándose con los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad de la Compañía.

2.6.5. Indicadores de residuos

¹⁰⁸Ver apartado "2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor" y "Capítulo 4".

¹⁰⁹ En el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, la gestión de los residuos se lleva a cabo a través de la empresa Cawleys, como se indica en el apartado anterior relativo a la reutilización de residuos.

En 2023, el total de residuos no peligrosos generados por el Grupo Aena ha ascendido a 40.472,1 toneladas (38.597,2 toneladas en el 2022), derivado del aumento del volumen de tráfico aéreo. No obstante, en los aeropuertos de Aena en España se alcanzó un porcentaje de valorización de residuos no peligrosos del 75% (76% en el 2022) y del 100% (100% en el 2022), en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, tanto para RNP como para RP.

Durante el 2023, el 73,0 % de los residuos no peligrosos han sido reciclados/valorizados (74,2 % en 2022).

Residuos generados (GRI 306-3), Residuos no destinados a eliminación (GRI 306-4) y Residuos destinados a eliminación (GRI 306-5)^(A)

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil ^(B)	Total Consolidado
Peligrosos (t)	440	13	82	535	730	20,8	29	779,8	600	27	53,8	680,8
Valorizados (t)	332	12	0	344	354	20,8	0	374,8	409	27	0	436
Valorizados (%)	75,0 %	92,0 %	0,0 %	64,0 %	48,5 %	100,0 %	0,0 %	48,1 %	68,2 %	100,0 %	0,0 %	64,0 %
Eliminados (t)	108	1	82	191	376	0	29,2	405	191	0	0	191
Eliminados (%)	25,0 %	8,0 %	100,0 %	36,0 %	51,5 %	0,0 %	100,0 %	51,9 %	31,8 %	0,0 %	0,0 %	28,1 %
No peligrosos (t)	21.631	587	1.227	23.445	35.433	1.619,2	1.545	38.597,2	36.308	2.111	2.053,1	40.472,1
Valorizados (t)	13.858	358	57	14.273	26.982	1.619,21	37,1	28.638,2	27.396	2.111	37	29.544
Valorizados (%)	64,0 %	61,0 %	5,0 %	61,0 %	76,1 %	100,0 %	2,4 %	74,2 %	75,5 %	100,0 %	1,8 %	73,0 %
Eliminados (t)	7.773	229	1.170	9.172	8.451	0	1.508,1	9.959	8.911	0	0	8.911
Eliminados (%)	36,0 %	39,0 %	95,0 %	39,0 %	23,9 %	0,0 %	97,6 %	25,8 %	24,5 %	0,0 %	0,0 %	22,0 %
Total (t)	22.071	600	1.309	23.980	36.163	1.640	1.574	39.377	36.908	2.138	2.106,9	41.152,9

^(A)Para contabilizar la cantidad total de residuos generados en Aena por tipo así como los porcentajes de reciclaje, se emplean los datos reportados por las distintas unidades y aeropuertos que se almacenan en la base de datos del Sistema Certificado de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena (SGI). Esta base de datos permite recopilar la cantidad de residuos generada diferenciando en más de 30 tipos diferentes de residuos y su grado de valorización. Además, registra el usuario que ha grabado el dato y la fecha de actualización del mismo. Asimismo, Aena cuenta con un procedimiento interno en el que, para todos los datos primarios relacionados con residuos, se especifica la unidad, departamento o área implicados y el responsable y periodicidad del reporte.

En el aeropuerto de Londres Luton, todos los residuos son gestionados por el gestor de residuos contratado, quien completa la segregación antes de transportar los residuos para los que no hay alternativas de valorización a una instalación de eliminación cercana, mientras que, en Brasil, esta información ha sido obtenida a través de los informes de medición que los gestores de residuos remiten mensualmente, y que contienen toda la información relacionada con el retiro de residuos de los aeropuertos por tipo de residuo.

Actualmente no se dispone del desglose del tipo de valorización de los residuos llevado a cabo por terceros, aunque se está trabajando para poder disponer de esta información en futuros reportes.

^(B) Residuos: Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, a efecto del cálculo de estos indicadores, se han estimado todos los valores de los residuos generados en estos aeropuertos, al no disponer de los mismos. A estos efectos, para cada una de las infraestructuras, se ha tomado como referencia el consumo de un aeropuerto de la filial de Aena ANB con número de ATUs similar, ajustando posteriormente los valores a los ATUs reales de cada uno de los aeropuertos. Adicionalmente, y al no disponer del porcentaje de residuos valorizados se ha considerado el valor de esta proporción en ANB.

3- Compromiso con la sociedad y los derechos humanos

→ GRI 2-22; 3-3



Compromiso con los ODS



Principios que impulsan la sostenibilidad social

Contribuir y ser partícipe directo del desarrollo socioeconómico de las comunidades en las que opera la Compañía.
 Protección de los derechos humanos.
 Creación de valor compartido, ligado al modelo de negocio.
 Colaboración con entidades del entorno local y nacional y participar activamente en el desarrollo social del contexto más cercano.
 Actuaciones de cooperación internacional.

El Plan Estratégico de Aena 2022-2026 plantea seguir implementando iniciativas de sostenibilidad social y desarrollo de personas.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton incluye en su Estrategia de Negocio Responsable una línea específica sobre compromiso con la comunidad.

Aena con los Derechos humanos

Política de derechos humanos. Modern Slavery Statement en Reino Unido.
 Código de Conducta, Política de Sostenibilidad.
 Implantación del proceso de debida diligencia de derechos humanos. Mecanismos de reclamación y denuncia.
 Cultura corporativa.
 Oposición al trabajo infantil y al trabajo forzoso.

Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno

Líneas de acción:
 Cultura y patrimonio.
 Colectivos vulnerables y problemáticas sociales.
 Accesibilidad.
 Educación e investigación.
 Derechos humanos.

Generación de empleo.
 Mejora de la integración social.
 Promoción del tejido empresarial local.
 Valor económico generado y distribuido.
 Contribución fiscal.

Principales áreas e iniciativas de acción social en 2023

Más de 3.847.005 € aportados a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro en 2023

Aena con la sociedad, Aena con la música y Aena con la investigación.

Alianza país por la Pobreza Infantil Cero del Alto Comisionado contra la Pobreza Infantil.
 Donaciones y ayudas a entidades.
 Compromiso y altavoz de preocupaciones sociales.
 Visitas guiadas y jornadas de familiarización.
 Actuaciones medioambientales de índole social

Actuaciones de voluntariado.
 Donaciones a la comunidad (Community Trust Fund & Greener Future Trust) en Reino Unido.
 Socios benéficos del Aeropuerto de Londres-Luton – Solidaridad corporativa.
 Donaciones de clientes.
 En Brasil, cesión de terrenos a familias para uso agrícola.

Ámbitos que vertebran la actuación social

Sinergias.
 Innovación social.
 Transparencia.
 Formación y empleo.
 Vida saludable.
 Apoyo a causas sociales.

Investigación, educación e innovación.
 Vuelos emergencias.
 Compromiso ambiental.
 Buenas prácticas.
 Inclusión.
 Integración laboral.
 Igualdad y accesibilidad.

3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad

(GRI 2-23; 2-28; 2-29; 3-3; 413-1)

El compromiso de el Grupo Aena con la sostenibilidad social queda recogido, al más alto nivel, a través de la Política de Sostenibilidad Este compromiso queda también reflejado en el Plan Estratégico de Aena, que reconoce la sostenibilidad social y la relación con la comunidad como uno de sus aspectos claves e incorpora objetivos ambiciosos en la materia.

El Plan Estratégico de Aena contempla el objetivo de triplicar en 2026 el importe destinado a iniciativas de acción social con respecto a 2019. Y en 2030, alcanzar el 1% del beneficio neto.

Lo anterior se hace efectivo a través de las correspondientes estrategias de sostenibilidad, que incluyen actuaciones específicas, alineadas con el modelo de negocio, y se adecúan a las realidades sociales de cada país en el que opera la Compañía para dar respuesta de forma eficaz a las necesidades locales.¹¹⁰

En España, la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena, incluye la línea de acción “Relación con la Comunidad”, orientada a la creación de valor compartido en el entorno más local.¹¹¹ Durante 2023, se han redefinido sus ámbitos de actuación, contemplando las ya existente, para adaptarlas a las demandas sociales del contexto más actual, promover sinergias para maximizar el valor generado, favorecer la implicación de los empleados y garantizar su alineación con el modelo de negocio. Como resultado, los ámbitos prioritarios son el apoyo a colectivos vulnerables, la mejora de la accesibilidad, la promoción de la educación y la investigación y el respeto a los derechos humanos.

Por su parte, en el Reino Unido, la estrategia de participación comunitaria queda recogida en la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton 2020-2025, que incluye como principales ámbitos de actuación la promoción de hábitos de vida saludables, la capacitación profesional para el futuro y la reducción de la pobreza. Asimismo, desde 2023, recoge también como área prioritaria el desarrollo de iniciativas ambientales con carácter social, centradas en el cuidado del medioambiente y la protección de la biodiversidad.

El seguimiento de los proyectos y los ámbitos de actuación es realizado por la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática. Asimismo, en España, se ha constituido el Comité de Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales, órgano independiente que cuenta con representación de diferentes áreas de la compañía, para garantizar que el desarrollo de estos proyectos están alineados con los criterios corporativos.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, las iniciativas al respecto, recogidas en la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton 2020-2025, son impulsadas por el área de sostenibilidad quienes, en colaboración con terceros, impulsa el despliegue de las acciones de sostenibilidad social.

Aena adapta sus actuaciones de sostenibilidad social para dar respuesta a las necesidades de la realidad socio-económica, trabajando en el desarrollo de iniciativas sociales para contribuir a la creación de valor añadido en las comunidades en las que opera.

¹¹⁰ En las filiales de Aena en Brasil, si bien aún no se dispone de una Estrategia de Sostenibilidad propia, sí desarrollan actividades de esta naturaleza. Asimismo, en 2024 está previsto avanzar en su desarrollo.

¹¹¹ Los mecanismos de control, seguimiento, supervisión y gobernanza que resultan de aplicación son los definidos en la Estrategia de Sostenibilidad (ver Capítulo 1).

Contribuir y ser partícipe directo del desarrollo socioeconómico de las comunidades



Promover las actuaciones de acción social en colaboración con diferentes instituciones públicas y privadas con el objetivo de proponer una acción social alineada con la estrategia de negocio, que contribuya y de respuesta a las necesidades de todos los grupos de interés, especialmente de las comunidades locales, promoviendo asimismo su desarrollo socioeconómico.



Anticipar tendencias sociales enfocadas a la protección de los derechos humanos y colectivos desfavorecidos

Aportar valor en las áreas geográficas en las que opera la Sociedad, a través del despliegue de actuaciones sociales alineadas con el modelo de negocio y las necesidades locales, enfocadas a potenciar la participación en las comunidades, favorecer la integración en el territorio, la contribución al bienestar social y a la mejora de la calidad de vida de las personas, así como promover, entre otros, la educación, el empleo, la riqueza cultural y el patrimonio, la salud, la ciencia y la investigación y la inclusión de los colectivos más desfavorecidos.

Principios que sustentan la sostenibilidad social en Aena

Crear valor compartido



Apoyar la adhesión de la Compañía a proyectos o iniciativas de demostrada reputación y credibilidad que, tanto a nivel nacional como internacional, tengan como finalidad promover las prácticas responsables en organizaciones empresariales y el desarrollo sostenible, así como adoptar y divulgar los principios que emanen de estas iniciativas.



Colaborar con entidades del entorno local y nacional y participar activamente en el desarrollo social del contexto más cercano

Fomentar la innovación y la mejora continua, tomando la estrategia de la Sociedad como palanca de desarrollo.
Establecer los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés y las prácticas de comunicación responsable.

Compromiso social: relación con la comunidad

ESPAÑA

REINO UNIDO



Cultura y patrimonio

Fomento de la cultura a través del apoyo a entidades reconocidas en el ámbito cultural, con poder transformador, cuya actividad se desarrolla en el entorno en el que opera la compañía.



Colectivos vulnerables y problemáticas sociales

Involucración en problemáticas sociales y ambientales que impacta en el entorno más local, coadyuvando a su mejora y progreso.



Accesibilidad

Colaboraciones para la defensa de los intereses de colectivos con problemas físicos/psíquicos, para la mejora y adaptación de las instalaciones.



Educación e investigación

Impulso al tejido investigador para la resolución de problemas globales, que atañen directa o indirectamente a Aena, desde la ciencia.



Derechos humanos

“Disponer de los mecanismos adecuados para identificar, prevenir, mitigar y rendir cuentas de cómo abordan su impacto sobre los derechos humanos”



Salud en el presente, capacitación, alivio de la pobreza y un futuro más ecológico.



Aena con la música



Aena con la sociedad



Atención a pasajeros con necesidades especiales



Aena con la investigación



Implantación de un proceso de debida diligencia de derechos humanos



Apoyo al patrimonio aeronáutico



Ayuda a colectivos vulnerables y situaciones de emergencia



Cátedra Aena



Cadena de valor



Iniciativas de naturaleza ambiental y deportiva de índole social



Visitas guiadas y jornadas de puertas abiertas



Cultura corporativa de derechos humanos



Cesión de espacios, donaciones y vuelos voluntarios



Cooperación internacional

Aportaciones anuales a fondos comunitarios (*Community Trust Fund & Greener Future Trust*).

Promover campañas de colaboración con empleados para la captación de fondos (nómina solidaria).

Apoyo a iniciativas locales y regionales.

Programa de formación y desarrollo de habilidades para escuelas.

Promoción del voluntariado.

Hacer accesible la música, la cultura y el conocimiento del sector, especialmente a colectivos vulnerables.

Potenciar la implicación de los empleados y conociendo, como segunda derivada, nuevas corrientes de opinión.

Generación de sinergias y trabajo en equipo mediante el desarrollo de proyectos transversales.

Transferencia tecnológica en áreas relacionadas con la transformación sostenible de transporte aéreo.

Sinergias.
Innovación social.
Transparencia.
Formación y empleo.

Vida saludable.
Apoyo a las causas sociales.
Investigación e innovación.
Inclusión.
Diversidad.

3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

(GRI 203-1; 413-1)

Para la puesta en marcha y desarrollo de una acción social efectiva, en consonancia con los principios que sustentan la Política de Sostenibilidad del Grupo Aena y las estrategias aprobadas en cada país, tanto Aena como sus filiales colaboran con otras instituciones, públicas y privadas. Entre otras, caben destacar algunas de relevancia en el ámbito de la sostenibilidad como el Pacto Mundial de Naciones Unidas, del cual Aena es socio signatory, Forética, Fundación Onuart y Fundación Seres, Comunidad por el Clima, Manifiesto por una recuperación sostenible o la Alianza País Pobreza Infantil Cero.¹¹²

Durante 2023 se ha avanzado en el desarrollo de las actuaciones contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena, algunas de carácter continuista y otras de nueva implantación, en colaboración con las citadas instituciones y otras de referencia. En concreto, en España:

- En el ámbito de cultura y patrimonio, caben destacar las actuaciones enmarcadas en el programa Aena con la Música, de la mano de entidades de referencia para la promoción de la música y la cultura (Fundación Teatro Real, Fundación Pau Casals, Fundació del Gran Teatre del Liceu y Taller de Musics Escola de Música).

Asimismo, han seguido desarrollándose las actuaciones en museos aeronáuticos ubicados en algunos aeropuertos de la red de Aena en España, para la promoción de la cultura del sector¹¹³. Y se han cedido espacios en los aeropuertos para la exposición de muestras, principalmente de contenido cultural.

Por último, cabe también destacar la colaboración con la Fundación Enaire para la puesta en marcha de la Sala de exposiciones “La Arquería”.

- En el ámbito enfocado a la protección de colectivos vulnerables, cabe destacar el lanzamiento de la primera convocatoria de ayudas “Aena con la sociedad”, con el objeto de impulsar y poner en marcha proyectos de acción social, con impacto positivo y directo en el entorno en el que opera la Compañía, desarrollados por entidades sociales avaladas por los empleados de Aena.

Asimismo, Aena ha seguido dando su apoyo a colectivos vulnerables en situaciones de emergencia humanitaria, como las ocasionadas por los terremotos que han sacudido a Turquía y Siria el pasado 6 de febrero, el terremoto que ha sacudido a Marruecos el pasado 9 de septiembre, y las inundaciones causadas por la tormenta Daniel el pasado día 10 de septiembre. Todo ello, a través de la colaboración con Cruz Roja Española.

En lo que respecta a las colaboraciones medioambientales de índole social, Aena ha colaborado con la Fundación Saving the Amazon en el proyecto ‘Bosque Aena’, mediante el cual la compañía ha acordado sembrar un árbol por cada uno de los empleados del Grupo Aena. Las comunidades indígenas locales se han encargado de la plantación y cuidado de los árboles, lo que redundará en el desarrollo económico y social de dichas comunidades.

Por último, Aena ha continuado cediendo espacios en sus aeropuertos, a través del proyecto “Espacios solidarios” a entidades sociales, para dar voz a sus causas. Asimismo, ha colaborado con estas organizaciones a través de la iluminación de sus espacios, en acontecimientos generales o de la difusión en la Newsletter, así como en recogida de alimentos y juguetes para colectivos vulnerables, o la colaboración en el programa Vacaciones en Paz.

Varios aeropuertos colaboran con diversas organizaciones humanitarias, para facilitar la llegada y regreso de niños y niñas procedentes de campamentos de refugiados saharauis.

- En el ámbito de la educación y la investigación, cabe destacar el lanzamiento de la primera convocatoria de “Aena con la investigación”, para impulsar proyectos de investigación y transferencia tecnológica en el ámbito aeroportuario, en tanto en cuanto contribuyan a extraer conclusiones para atender a problemas, necesidades u oportunidades del sector, especialmente en áreas relacionadas con la sostenibilidad social y ambiental y la transformación sostenible del transporte aéreo.

Asimismo, se han seguido desarrollando visitas guiadas y jornadas de puertas abiertas en los aeropuertos, para diferentes colectivos.

Por su parte, en las filiales de Aena en el Reino Unido, a través de la tradicional aportación económica al *Community Trust Fund* y *Greener Future Fund*, se ha colaborado con diferentes entidades sociales, generando impacto positivo y directo en las comunidades más cercanas al aeropuerto.

En 2023 se han mantenido las ayudas al Banco de Alimentos de Luton y al servicio de Ambulancias Aéreas East Anglian, a través de la recaudación de fondos y voluntariado de los empleados del Aeropuerto de Londres-Luton, gracias a las cuales se han proporcionado alimentos y equipos médicos a la comunidad.

Gracias a la promoción de distintas campañas de patrocinio y donaciones, como la organización de eventos, premios y donaciones que hacen los pasajeros, entre otros, se han recaudado más de 210.000 € que se destinan a la ayuda de organizaciones benéficas.

¹¹² Los detalles de los convenios y acuerdos de colaboración firmados por Aena se pueden consultar en la web corporativa. Ver capítulo “Enlaces de interés.”

¹¹³ Por ejemplo, en el Museo Aeronáutico de Lanzarote, Museo Aeronáutico de Catalunya - Aeropuerto de Sabadell, o Museo de Aeropuertos, Navegación, y Transporte Aéreo de Málaga.

También se han realizado más de 375 horas de voluntariado por parte de más de 70 empleados del Aeropuerto de Londres-Luton, que han participado en actividades destinadas a mejorar la calidad de vida de la comunidad local, como la recogida de residuos, la plantación de árboles en el bosque de Marston Vale, cursos de prevención de incendios y campañas de donación de sangre.

En lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, en el Aeropuerto de João Pessoa, cincuenta familias han podido beneficiarse de la cesión de terrenos para su uso agrícola, contribuyendo de manera directa con el desarrollo local y económico.

Además, se ha firmado un acuerdo para la donación de residuos reciclables, generando valor para la economía circular regional.

En los Aeropuertos de Campina Grande y de Maceió - Zumbi dos Palmares, en Brasil, varios empleados de la Compañía han colaborado en la organización del Día del Spotter y de una visita guiada para familiares y menores de un centro de acogida, con el fin de acercar la cultura aeronáutica a la comunidad local y a los aficionados a la fotografía aeronáutica.

El importe destinado a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro asciende a más de 3.847.005 € (3.230.490 € en 2022) de los cuales 3.276.900 € corresponden a España y más de 570.106 €¹¹⁴ a las filiales de Aena en Reino Unido¹¹⁵.

En lo que respecta a las aportaciones en especie, en las terminales de los aeropuertos españoles, se han destinado 4.029 m² a espacios solidarios en 2023 (3.055 m² en 2022¹¹⁶), para dar voz a entidades sociales, y 19.008 m²¹¹⁷ a exposiciones culturales (7.970 m² en 2022), lo que supone una aportación en especie de 366.485 € en 2023 (517.548 € en 2022).

¹¹⁴ Tipos de cierre utilizado para cuentas del balance: EURvsGBP=0,86905

¹¹⁵ En las filiales de Aena en Brasil no se ha materializado ninguna aportación de esta naturaleza en 2023.

¹¹⁶ Los seis primeros meses del año 2022 se utilizaron distintos espacios del Aeropuerto Adolfo Suárez- Madrid Barajas para agilizar la atención a refugiados procedentes de Siria y Ucrania. En 2023, si bien se han seguido utilizando estos espacios para reasentamiento, el número de días de ocupación ha sido muy inferior.

¹¹⁷ A diferencia de 2022, en 2023 se han contabilizado a estos efectos el Museo Aeronáutico de Catalunya - Aeropuerto de Sabadell y el Centro Cultural Aeronáutico - Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Ambos suman un total de 11.430 m².



Cultura y Patrimonio

Aena con la música:

Programa de mecenazgo para el apoyo a la formación de jóvenes artistas y colectivos en riesgo de exclusión, promoviendo el talento y acercando la música a los aeropuertos. Aena colabora con la Fundación Teatro Real, la Fundación Pau Casals, la Fundació del Gran Teatre del Liceu y el Taller de Musics Escola de Música. En total se destinan más de 450.000€ a este programa de colaboración.

Espacios expositivos: apoyo al patrimonio aeronáutico

- Museos aeronáuticos: Aena expone de forma permanente estos espacios, como es el caso del Aeropuerto de Ibiza con la exposición "Ibiza: punto de encuentro desde la antigüedad" o el Museo Aeronáutico de Lanzarote y el Museo de Aeropuertos, Navegación, y Transporte Aéreo de Málaga, que han recibido más de 700 visitantes con ocasión del Día Internacional de los Museos.
- Muestra de exposiciones de diversa índole en algunos de los aeropuertos de la red, en colaboración con artistas reconocidos, de forma temporal o permanente.

Otras colaboraciones con terceros para la promoción del patrimonio:

Por ejemplo, la colaboración con la Fundación Enaire para la puesta en marcha de la Sala de exposiciones "La Arquería".

Conmemoración de jornadas nacionales e internacionales:

Aena promueve su celebración a través de su boletín de noticias semanal y de distintas actividades, como por ejemplo la celebración del Día de la UNESCO donde 77 empleados del Aeropuerto Adolfo Suárez- Madrid Barajas han participado en un concurso relacionado con el cine o el Día del Libro, donde varios aeropuertos han organizado una serie de actividades con el objetivo de promover la lectura, la publicación y los derechos de autor de las obras literarias.

Además, el Aeropuerto César Manrique-Lanzarote y el Aeropuerto de La Gomera han puesto en servicio un punto de intercambio de libros.



Colectivos vulnerables y problemáticas sociales

Aena con la sociedad:

Aena ha presentado en 2023 la primera convocatoria del programa "Aena con la sociedad". Estas ayudas sociales tienen como objetivo impulsar proyectos de acción social con impacto positivo y directo en el entorno en el que opera la Compañía, avalados por los empleados de Aena.

El programa se dota con un importe máximo de 460.000 euros, para un plazo total de duración de 2 años, que se distribuirán en hasta 15 proyectos.

Community Trust Fund (+213.000€):

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton apoya a 23 organizaciones locales a través de subvenciones con un impacto en más de 6.000 beneficiarios en materia de salud, bienestar, capacitación, acceso al empleo, alivio de la pobreza y desarrollo inclusivo.

Greener Future Fund (+102.000€):

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton apoya a 10 organizaciones locales a través de subvenciones con un impacto en más de 9.500 beneficiarios gracias a proyectos que fomentan la biodiversidad, la educación ambiental y la reducción de carbono.

En el Aeropuerto de Joao Pessoa, en Brasil, se han cedido terrenos para su uso agrícola, contribuyendo de manera directa con el desarrollo local y económico, y se ha firmado un acuerdo para la donación de residuos reciclables, generando valor para la economía circular regional.

Alianza país por la Pobreza Infantil Cero del Alto Comisionado contra la Pobreza Infantil

Aena se adhiere a esta iniciativa que tiene como objetivo cambiar la situación de la pobreza infantil en España mediante el fomento de la participación conjunta con administraciones, empresas y fundaciones y sector terciario para conseguir un país que proporcione iguales oportunidades a todos los ciudadanos y romper el círculo de la pobreza infantil.

Ayuda en situaciones de emergencia:

Apoyo a colectivos afectados en situaciones de emergencia y vulnerabilidad como, por ejemplo, la colaboración con Cruz Roja Española que asciende a 150.000€.

Estas ayudas van destinadas a situaciones de emergencia humanitaria, como las ocasionadas por los terremotos que han sacudido a Turquía, Siria y Marruecos en 2023 o las enormes inundaciones causadas por la tormenta Daniel a su paso en el noreste de Libia.



Colectivos vulnerables y problemáticas sociales

Iniciativas de naturaleza ambiental y deportiva de índole social:

Aena apoya actuaciones deportivas y eventos que promueven hábitos de vida solidaria con fines sociales:

- Apoyo a eventos deportivos: varios aeropuertos de la red han participado en carreras solidarias como la Carrera familiar Loiu, la media Maratón Zubiri-Pamplona/Iruña, la XIV Martxa Subida Artxanda, la X Martxa Green (Anillo verde) o la Carrera nocturna UH (Binter NightRun), entre otras, así como marchas solidarias y caminatas por la montaña.
- Saving the Amazon: con el objetivo de contribuir a la restauración y protección del Amazonas y a la lucha contra el cambio climático, Aena ha plantado más de 10.000 árboles en la región de Porto Extrema (Brasil). Las comunidades indígenas locales se han encargado de la plantación y de su cuidado.
- **En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton recauda** más de 40.000€ para sus socios beneficiarios (East Anglian Air Amulance y Luton Foodbank) gracias a la organización de eventos para recaudación de fondos como por ejemplo el LLA Golf Day, la carrera solidaria Runway Run y un evento de villancicos navideños, entre otros.

Cesión de espacios con fines sociales:

- Espacios solidarios: más de veinte aeropuertos de Aena ceden de forma gratuita a las organizaciones sociales un lugar en sus terminales, dándoles la posibilidad de difundir entre los usuarios de los aeropuertos las causas sociales defendidas gracias a campañas de sensibilización, información y concienciación a la ciudadanía. Los pasajeros y los usuarios pueden conocer las actividades y los servicios que prestan más de una veintena de organizaciones y asociaciones como por ejemplo la Asociación Española Contra el Cáncer, la Asociación Provincial de Esclerosis Múltiple de Las Palmas (APEM), *Save the Children*, la Asociación para la lucha contra las enfermedades de riñón (ALCER) y la Organización Nacional de Trasplantes (ONT), entre otros.
- El Aeropuerto de Sevilla ha acogido en el mes de marzo una exposición de la asociación ACCU para concienciar sobre la realidad de las personas ostomizadas.
- Boletines de noticias: En España y Brasil, a través de los canales de comunicación interna, se promueve entre los empleados el apoyo a causas sociales, dando voz a las experiencias de los trabajadores o iniciativas específicas.
- Más de quince aeropuertos han iluminado sus instalaciones y edificios con motivo de la conmemoración de días Internacionales como por ejemplo el Día Mundial contra el Cáncer, el Día de las Enfermedades Raras, el Día Internacional de la Mujer, el Día Mundial de Concienciación sobre el Autismo, el Día Internacional de lucha contra el Cáncer de mama o el Día Internacional para Eliminar la Violencia contra la Mujer, entre otros.
- **En las filiales de Aena Brasil**, se mostró durante el mes de octubre su apoyo a la campaña de prevención del cáncer de mama mediante la iluminación de los edificios. "Octubre Rosa" es un recordatorio sobre la importancia de la prevención y la detección temprana de la enfermedad.
- Programa Vacaciones en Paz: varios aeropuertos de la red, entre ellos Palma de Mallorca, Sevilla, Bilbao, Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol o Vigo han recibido a niños y niñas saharauis de hasta 12 años, activando sus dispositivos para ayudar a las organizaciones promotoras de la iniciativa (cesiones de espacios, etc.). Solo en estos dos últimos aeropuertos, han colaborado con entidades sociales en la llegada de más de 500 de niños.
- Mercadillos solidarios: Aena ha organizado mercadillos solidarios para que entidades sociales pongan a la venta productos de comercio justo. En 2023 han tenido lugar tanto en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, como en la sede corporativa de Aena, donde han participado más de diez entidades.

Donación de sangre:

Varios aeropuertos de la red, como por ejemplo el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol y el Aeropuerto de Sevilla, han participado en jornadas de donación de sangre en sus instalaciones.

Vuelos humanitarios:

Los aeropuertos de la red están disponibles para situaciones de emergencia y para el traslado de órganos y equipos médicos. En España se han llevado a cabo un total de 13.614 vuelos ambulancia (frente a los 13.902 del pasado año), para responder a situaciones de emergencias y traslado de órganos y equipos médicos. En Brasil, Aena ha suscrito un Acuerdo de Cooperación Técnica con el Ministerio de Salud, las autoridades aeronáuticas y operadores aeroportuarios, para eliminar el pago de tasas aeroportuarias en los vuelos ambulancia incluidos en el acuerdo.

Donaciones:

- Colaboración del Aeropuerto de Valencia con el Ayuntamiento de Manises para la donación de las maletas perdidas en el aeropuerto en favor de distintas asociaciones locales en un mercadillo solidario.
- En el Aeropuerto de Vigo colaboran con el Comedor de la Esperanza en una campaña de recogida de tapones para su transformación en ropa solidaria.
- **Más de 210.000 € en el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, gracias a la promoción de distintas campañas de patrocinio y donaciones, como la organización de eventos, premios y donaciones que hacen los pasajeros.**



Colectivos vulnerables y problemáticas sociales

Voluntariado:

Aena ha promovido la participación de sus empleados en actuaciones de voluntariado, organizado por diferentes organizaciones.

- Empleados del Aeropuerto de Federico García Loja Granada-Jaén, por ejemplo, participan en la iniciativa "Volando juntos", colaborando con la planta infantil del Hospital Universitario Clínico de Granada para hacer más llevadera la estancia de los pequeños en el hospital.
- Jornada MareNostrum: un grupo de empleados del Aeropuerto de Palma de Mallorca colaboraron con la recogida de residuos, muestreo de microplásticos, snorkel fotográfico y observación submarina, en el marco de la campaña de concienciación Mare Nostrum.
- En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, más de 70 empleados han realizado más de 375 horas de voluntariado, organizando una jornada de recogida de residuos en el centro de la ciudad de Luton, una jornada de plantación de árboles en el bosque de Marston Vale, cursos de prevención de incendios y campañas de donación de sangre, entre otros.



Accesibilidad

Accesibilidad universal:

- Aena pone en marcha un distintivo dirigido a personas con discapacidades invisibles que tienen dificultades en entornos estresantes o con mucha estimulación sensorial. El distintivo indica que la persona puede necesitar apoyo, ayuda o simplemente comprensión y un poco más de tiempo ante cualquier proceso aeroportuario.
- Aena ha sido reconocida como "Amigo del autismo 2023" por Autismo España, confederación de entidades que trabajan específicamente con personas con trastorno del espectro autista (TEA) y sus familias para mejorar su calidad de vida.
- También ha sido reconocida por Afanias, organización que promueve la inserción laboral de personas con discapacidad intelectual, mediante un ciclo formativo de cuatro años.
- El Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández está construyendo una sala sensorial para personas con trastornos del espectro autista. Los viajeros con TEA podrán esperar su vuelo en un entorno seguro, ordenado y con estímulos adecuados a personas con una mayor sensibilidad sensorial.
- A lo largo de 2023, Aena sigue trabajando, a través del Convenio FAPOE (Federación de Asociaciones de Personas Ostomizadas de España), instalando nuevos aseos para personas con ostomía en distintos aeropuertos de la red.
- El Aeropuerto de Pamplona ha sido el escenario de un video musical, que, en colaboración con distintas asociaciones, pretende dar difusión al TEA.

Fomento del empleo de las personas con discapacidad:

Aena ha lanzado una convocatoria de ayudas dirigida a entidades sociales con el objetivo de fomentar la inserción laboral de personas con diversidad funcional. Esta convocatoria está dotada con 90.000 €.



Promoción de la educación y la investigación

Aena con la investigación:

Aena ha presentado la convocatoria del programa “Aena con la investigación” para impulsar proyectos de investigación y transferencia tecnológica en el ámbito aeroportuario. Los proyectos serán desarrollados por grupos, equipos o departamentos de investigación de reputado reconocimiento en su área.

El programa de ayudas a la investigación se dota con un importe máximo de 840.000 € a repartir entre tres proyectos que se desarrollarán en un plazo de 4 años.

Visitas guiadas y jornadas de puertas abiertas:

Aena realiza, a través de empleados de la compañía, visitas guiadas en casi una veintena de sus aeropuertos españoles y en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, dirigidas a diferentes colectivos. Entre ellos, estudiantes de secundaria, formación profesional y universitarios, jóvenes en programas de empleo y menores con necesidades especiales, así como profesionales de diversos sectores o empresarios que participan en foros locales, de más de cincuenta entidades distintas.

Igualmente, en 2023 se ha continuado con los días de puertas abiertas para el personal de Aena y sus familiares.

En el [Aeropuerto Internacional de Maceió - Zumbi dos Palmares, en Brasil](#), varios empleados de la Compañía han colaborado en la organización de una visita guiada dirigida a familiares y a menores de un centro de acogida de la región.

Jornadas para aficionados a la fotografía aeronáutica:

En 2023 se retoman las jornadas para “spotters”. Varios aeropuertos de la red, en colaboración con distintas asociaciones, han habilitado zonas especiales con vistas privilegiadas para estos aficionados e incluso han tenido la oportunidad de conocer las aves rapaces que velan por la seguridad operacional del aeropuerto, como en el caso del Aeropuerto de Almería.

El [Aeropuerto de Campina Grande, en Brasil](#), ha celebrado el Día del Spotter en el mes de abril, donde recibió la visita de un grupo de aficionados que pudieron capturar imágenes y reunirse con personal del aeropuerto.

3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno

(GRI 2-28; 3-3; 413-1)

3.2.1 Creación de valor social

(GRI 201-1; 203-1; 203-2)

Generación de recursos en la comunidad (Cash flow social) (GRI 201-1)



Generación de empleo



Mejora de la integración social



Promoción del tejido empresarial local



Valor económico generado y distribuido



Contribución fiscal

10.111 empleados.

+ de 87.7 millones de puestos de trabajo a nivel mundial generados por el sector del transporte aéreo

28 convenios vigentes: 19 con universidades (públicas y privadas), con 4 centros de estudios, formativos o de negocio y 5 centros de formación profesional, permitiendo que 71 estudiantes de grado y máster y 9 de formación profesional hayan realizado prácticas curriculares o extracurriculares en España durante 2023. ^(A)

1,56 % personas con diversidad funcional en la plantilla.

Convocatoria de ayudas a entidades que realicen acciones de inserción laboral y de creación de empleo de personas con discapacidad: 90.000 €/anuales.

Colaboración con entidades del tercer sector para la promoción de la integración de personas con necesidades especiales (CERMI, etc).

Servicio para personas con movilidad reducida en los aeropuertos (casi 2.230.359 personas atendidas en 2024).

Aena Ventures: programa de aceleración de ideas financiando e implementando proyectos pilotos financiados.

Contratación de proveedores locales (empleo local):

99,8 % en España

53 % en Reino Unido

100 % en Brasil

5.141,80 M€ de valor económico generado (ingresos) (4.237,50 € en 2022)

565,50 M€ gastos de personal (514,59 € en 2022)

Ha ascendido a 902,20 M€.

834,9 M€ en España (92,5 %).

37,4 M€ de impuestos pagados en Reino Unido (4,1 % sobre el total).

29,9 en Brasil (3,3 %).

Impuestos soportados: 735,7 M€.

^(A)De los cuales 30.000 generados por la gestión aeroportuaria. Fuente: ATAG. Covid-19 analysis fact sheet, ed. Sept. 2021. Ver capítulo "Enlaces de interés."

La actividad del Grupo Aena genera un importante impacto social y económico en los países en los que opera, que puede medirse en términos cuantitativos y cualitativos, jugando un papel clave en términos de cohesión y conexión territorial. Entre ellos:

- La generación de empleos directos e indirectos, derivada de la actividad desarrollada por la Compañía, el sector de infraestructuras y transporte, o por terceros. A este respecto y de forma específica, el fomento del empleo a nivel local, destacando la participación de Aena y sus filiales, tanto en España como en Reino Unido, en ferias de empleo locales, y la labor de difusión de puestos vacantes a través de diversas plataformas. Asimismo, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas participa también en el programa programa 4º Eso +Empresa. CAM, a través del cual estudiantes realizan durante una semana prácticas en las instalaciones del Aeropuerto acercándose de esta manera a la realidad laboral.
- Creación de impacto positivo generado a través de una contribución fiscal responsable.¹¹⁸
- La formación de los futuros profesionales del sector, a través del Programa de Cooperación Internacional, realización de visitas guiadas, etc.
- La promoción de iniciativas de innovación social y el apoyo a desarrollo de proyectos piloto.

El Ayuntamiento de Luton reconoce al Aeropuerto de Londres-Luton como uno de los principales empleadores de la zona y difunde en su web las vacantes en el aeropuerto y en sus empresas concesionarias.

- La colaboración para la promoción del sector del turismo, así como a la mejora del entorno local, desarrollando una contribución social efectiva. A modo de ejemplo, en España se colabora con diversas instituciones para la promoción del turismo, mediante la participación habitual en encuentros específicos (por ejemplo, FITUR) y la firma de acuerdos con organismos públicos.

- Aena también está presente de forma activa en eventos que promocionan el transporte, en concreto, en el ámbito aeronáutico, participando como socio protector de la Asociación Española del Transporte y a través de la participación en actos, como los Fondos Europeos III - España, por el liderazgo global en economía verde y digital, el AeroSpaceDay (evento relacionado con la sostenibilidad y la innovación), el Evento de Movilidad Sostenible y como institución fundadora del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona, entre otros.
- Aena apoya igualmente, con la presencia de empleados de la compañía en eventos y mesas redondas, el transporte sostenible y el desarrollo económico, como por ejemplo la participación en la mesa de debate sobre el modelo aeroportuario catalán en las Jornadas de Movilidad Sostenible de elDiario o la mesa 'Conectividad e infraestructuras marítimas y aéreas', organizada por el Club Diario de Mallorca, entre otras.
- Fomento de la cultura aeronáutica entre los aficionados del sector. Por ejemplo, a través de la celebración de días para los *spotters*, jornada de puertas abiertas para que los apasionados de esta actividad puedan capturar imágenes, para lo que Aena cede espacios estratégicamente ubicados.
- Facilitación de la cohesión y conexión territorial, ofreciendo servicios para todos los colectivos, especialmente para aquellos con dificultades¹¹⁹.
- Generación de riqueza a través de una contratación responsable, y la adquisición de suministros, servicios y obras, en su mayoría de proveedores locales.
- Impulso del liderazgo femenino en la industria y promover la presencia de la mujer en órganos directivos colaborando con asociaciones como Ellas Vuelan Alto, en jornadas de formación o acudiendo a foros especializados e impulsando el talento femenino a través de proyectos como Women in Retail Club, por ejemplo.

¹¹⁸ Consulta apartado "Estrategia fiscal" en el Capítulo 1. Modelo de Negocio.

¹¹⁹ Ver apartado 6.6.2, relativo a "Infraestructuras para todos".

Indicadores de impacto social (GRI 201-1)	2022 (Millones de €)	2023 (Millones de €)	Observaciones
A. Valor económico directo generado (ingresos)	4.237,5	5.141,8	
B. Valor económico distribuido	3.632,52	3.910,50	
- Costes operacionales	2.439,23	2.374,9	Total gastos, excepto gastos de personal
- Salarios y beneficios de los empleados	514,59	565,5	Gastos de personal
- Pagos a proveedores de capital	149	64,1	Resultado financiero y pago de dividendos
- Pagos al gobierno (por país)	526,5	902,2	Contribución fiscal
- España	469	834,9	
- Reino Unido	32,5	37,4	
- Brasil	24,9	29,9	
- Inversiones en la comunidad	3,2	3,8	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro
C. Valor económico retenido	604,98	1.231,3	C=A-B

3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio

(GRI 2-29; 203-1; 203-2)

El Grupo Aena presta un servicio esencial en términos de movilidad, cohesión y vertebración territorial a nivel local, actuando como catalizador del desarrollo socio-económico de las regiones en las que opera, siendo, a su vez, un actor clave del turismo y el transporte.

- Fomento de la movilidad sostenible, mediante el apoyo de alternativas de transporte más sostenibles y de la intermodalidad, que contribuyen a la reducción de los tiempos de desplazamiento y espera, redundando en ahorro energético y reducción de emisiones.

En España, en colaboración con otros organismos, se sigue avanzando e impulsando infraestructuras que dispongan de accesos rápidos, eficientes y sostenibles y que se integren con otros modos de transporte, especialmente el transporte público, mejorando los accesos, la planificación urbanística y la combinación con otras infraestructuras. En la última década se han reducido, paulatinamente, los accesos a los aeropuertos en vehículo privado, aumentando el uso del transporte público.

En este sentido, los aeropuertos de Girona-Costa Brava, Jerez y Fuerteventura han inaugurado espacios destinados al estacionamiento de bicicletas con el objetivo de impulsar la movilidad sostenible, reafirmar el compromiso de Aena en su lucha contra el cambio climático y facilitar a los pasajeros su paso por las instalaciones aeroportuarias. Asimismo, el Aeropuerto de Zaragoza ha colaborado con el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón, para la puesta en marcha de nuevas líneas de autobuses impulsados por hidrógeno.

Además, en el Aeropuerto de Girona-Costa Brava se ha instalado una estación de montaje para la reparación de bicicletas a disposición de trabajadores y pasajeros.

Por su parte, en Brasil, en el Aeropuerto de Recife, en 2023 se ha desarrollado un proyecto piloto para el uso de un autobús eléctrico, impulsando la movilidad sostenible en la infraestructura.

Por último, en línea con el avance hacia la intermodalidad en distintos puntos del globo, a comienzos de 2023 y en conjunto con el Ayuntamiento de Luton, se inauguró el tren autónomo (DART) en el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido. Este conecta la estación de Luton Airport Parkway con la estación de pasajeros. A su vez, se inició la operación de Luton Airport Express, servicio de trenes que conecta en 32 minutos el Aeropuerto de Londres-Luton con la estación de metro Saint Pancras ubicada en el centro de la ciudad. El foco de este proyecto es mejorar y simplificar la conectividad del aeropuerto y la experiencia de los usuarios.

- Realización de encuestas periódicas de movilidad en modo aéreo (EMMA), dirigidas a los pasajeros, para conocer el tipo de usuario, los motivos del viaje y el modo de acceso al aeropuerto.
- Aplicación de criterios de insularidad en las tarifas aeroportuarias, que favorecen la cohesión territorial y garantizan el acceso a un medio de transporte fundamental para los habitantes de zonas insulares como las Islas Canarias y Baleares.
- Establecimiento de nuevas rutas bonificadas y desarrollo de aeropuertos *hub*, para potenciar la conectividad del sector aéreo entre las principales ciudades del mundo.
- Planes directores y estudios de impacto ambiental.¹²⁰ En España, se realizan estudios de impacto ambiental de los proyectos, cuyos resultados son de acceso público. Estos informes están disponibles para diferentes grupos de interés, permitiéndoles revisar y expresar sus opiniones, lo que garantiza su participación en la toma de decisiones. De esta manera, se prioriza el cuidado del entorno y las expectativas de las comunidades locales. Se llevan a cabo análisis específicos sobre cómo las infraestructuras y la actividad aeroportuaria afectan al entorno ambiental y social. Además, se aseguran canales adecuados de información y participación pública. La convivencia sostenible con la sociedad y el medio ambiente implica considerar medidas específicas y propuestas de regeneración urbana cuando sea necesario, con el fin de evitar impactos negativos derivados de la ejecución de obras o el desarrollo de nuevos proyectos (a modo de ejemplo, se pueden consultar las resoluciones ambientales de los Planes Directores de medio ambiente¹²¹).

- Fomento de colaboración con terceros para la mejora del entorno aeroportuario. En Reino Unido se impulsa la ejecución de proyectos con beneficios directos en el ámbito local¹²², liderados por organizaciones sin ánimo de lucro y grupos comunitarios, contribuyendo así al desarrollo sostenible de la zona circundante y sus comunidades. En España, se ha lanzado la iniciativa "Aena con la sociedad" para respaldar proyectos de acción social con un impacto positivo y directo en el entorno donde opera la Compañía, siendo también desarrollados por organizaciones locales.

En lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, en el Aeropuerto de Joao Pessoa cincuenta familias han podido beneficiarse de la cesión de terrenos para su uso agrícola, contribuyendo de manera directa con el desarrollo local y económico

- Promover *SmartCities & SmartAirports* en los desarrollos inmobiliarios, en colaboración con diversos ayuntamientos. El objetivo es facilitar el intercambio de información entre aeropuertos y ciudades, mejorando así la experiencia del viajero y potenciando las sinergias a través de sus sistemas de información. Con ello, se busca maximizar la contribución al desarrollo económico y social de las áreas en las que opera la Compañía, generando un impacto significativo en términos de conectividad, sostenibilidad y eficiencia. En este contexto, Aena avanza en el desarrollo de la Ciudad Aeroportuaria Adolfo Suárez Madrid-Barajas, relanzando el Área mediante un proceso de consulta con el sector inmobiliario y logístico. Este proyecto estimulará el desarrollo de nuevos servicios, con un enfoque prioritario en la sostenibilidad medioambiental, social y económica, así como el compromiso de Aena con el territorio, garantizando la armonía del proyecto con su entorno.

Operaciones con impactos negativos significativos

(GRI 2-6; 413-2)

Las comunidades cercanas a los aeropuertos pueden verse afectadas por el ruido producido por las aeronaves, uno de los impactos más significativos de la actividad aeroportuaria, y que afecta principalmente a las zonas limítrofes con las instalaciones. La mitigación de impacto acústico y la limitación de su impacto en las comunidades locales es un objetivo estratégico, tal y como se refleja en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 en vigor, o la correspondiente en la Estrategia de Negocio Responsable, del Aeropuerto de Londres-Luton.

En el capítulo 2 del presente informe se describen los objetivos a corto y medio plazo, los recursos y los mecanismos utilizados y las actuaciones realizadas en el ámbito de los Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

¹²⁰ Los planes directores son documentos de planificación aeroportuaria en los que se define las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto y se describen las actuaciones que deberían ejecutarse para garantizar su adaptación a la demanda prevista en el corto, medio y largo plazo manteniendo, además, un adecuado nivel de servicio a los clientes y usuarios en general.

¹²¹ Ver capítulo "Enlaces de interés."

¹²² Ver capítulo "Enlaces de interés."

Promoción y conservación del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

Aena participa activamente en la recuperación y conservación del patrimonio histórico-artístico y arqueológico, relacionado con sus infraestructuras y su entorno.

En el Museo Nacional de Aeropuertos y Transporte Aéreo en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol y en el Museo Aeronáutico del Aeropuerto de Lanzarote se organizan visitas que promueven la divulgación del conocimiento sobre la tecnología del mundo aeronáutico, la historia de los Aeropuertos y del transporte aéreo y sus proyectos para el futuro.

De esta manera, se fomenta el conocimiento de la historia aeronáutica en estas dos ciudades y, en el caso del Aeropuerto de Lanzarote, también contribuye a la conservación de un edificio histórico y emblemático, ya que el Museo está emplazado en la primera construcción destinada a pasajeros, construida a principios de la década los cuarenta.

Además, varios aeropuertos de la red han organizado jornadas de puertas abiertas para aficionados a la fotografía aeronáutica (“spotter day”). Estas jornadas, que cuentan con la colaboración del aeropuerto y distintas asociaciones de aficionados, tienen gran repercusión en foros aeronáuticos y redes sociales, difundiendo la cultura aeronáutica y la afición a la fotografía.

Por otro lado, gracias a los trabajos arqueológicos llevados a cabo por Aena en el Aeropuerto de Ibiza entre los años 2017 y 2022, se pueden visitar las reproducciones de los hallazgos arqueológicos encontrados. Estas reproducciones revelan las costumbres y modos de vida de las civilizaciones que habitaron hace más de 2.000 años el territorio que ahora ocupa el aeropuerto en la exposición permanente “Ibiza, punto de encuentro desde la antigüedad”.

Además, a lo largo de 2023 se han expuesto más de 33 instalaciones artísticas temporales en 13 aeropuertos de Aena. Estas exposiciones de pintura, fotografía, tapices y escultura han puesto en valor el trabajo de artistas locales e internacionales mientras hacían el paso de los pasajeros por el aeropuerto más agradable.

En Brasil, el Aeropuerto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes recibió una visita de la UNESCO con motivo de la revalidación del sello verde del Geoparque de Araripe, donde se encuentra ubicado el aeropuerto. Esta colaboración es de gran relevancia para la conservación del patrimonio geológico.

Cooperación Internacional

En materia de cooperación internacional, además de la colaboración con la fundación Saving the Amazon¹²³, cabe destacar el Programa de Cooperación Internacional, a través del cual Aena, mediante el desarrollo de una serie de actividades formativas, contribuye a la mejora de la capacitación de profesionales aeronáuticos, procedentes principalmente del sector público de Iberoamérica, favoreciendo al desarrollo de sus países. A su vez, se refuerza la reputación de la industria del sector del transporte aéreo en España y se dan a conocer las buenas prácticas de Aena en el exterior.

Durante el año 2023, se ha mantenido el formato virtual de los Cursos de Formación Específica del Máster en Gestión de Sistemas Aeronáuticos, impartidos por la Universidad Politécnica de Madrid y se ha recuperado la organización presencial de los encuentros de formación en Iberoamérica a través de tres Seminarios celebrados en los Centros de Formación de la AECID, uno en Cartagena de Indias (Colombia) y dos en Montevideo (Uruguay), abordando dentro de los mismos la optimización de los ingresos no aeroportuarios, el control de la red en tiempo real y su comunicación y la estrategia del transporte aéreo en la lucha contra el cambio climático, respectivamente.

Además, se han llevado a cabo Cursos Online de profundización sobre distintas materias aeroportuarias.

Como resultado, en 2023 se ha contado en las actividades de Cooperación Internacional con la participación de 234 profesionales del sector del transporte aéreo de varios países (170 en 2022), para lo que se han destinado más de 89.000 euros (más de 52.000 el año 2022).

En los últimos cinco años, a través del Programa de Cooperación internacional se ha contribuido a la formación de 938 profesionales aeronáuticos, de 19 países distintos. Para ello se han destinado en torno a 478.000 €.

Este programa se desarrolla en colaboración con organizaciones e instituciones nacionales e internacionales de reconocido prestigio y solvencia, como la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), organismo adscrito al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), además de otras instituciones.

¹²³ Ver apartado “3.1.1. Acción social”

3.3 Derechos Humanos

3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos

(GRI 2-23; 2-24; 3-3)



Compromisos de Aena con los convenios fundamentales en materia de derechos humanos

Carta Internacional de Derechos Humanos

Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas

Principios Rectores de Derechos Humanos y Empresas de Naciones Unidas

Objetivos de desarrollo sostenible

Convención sobre los derechos del niño

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad

Declaración sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas

Resolución 48/13 del Consejo de Derechos Humanos de la ONU sobre el derecho humano a un medioambiente sin riesgos, limpio, saludable y sostenible

Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, los ocho convenios fundamentales que la complementan

Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales

Política Social de la OIT

Líneas y Directrices para Empresas Multinacionales

Constituciones y leyes nacionales que reconocen o aplican los derechos humanos

Compromisos de de Aena con los DDHH

Compromisos con las prácticas laborales:

- Trabajo respetuoso y digno
- Igualdad de oportunidades, diversidad y la no discriminación
- Inadmisión de trabajo forzoso, tráfico ilegal, trata de personas o esclavitud moderna
- Libertad sindical y de asociación y negociación colectiva
- Desarrollo de las personas
- Remuneración justa e igualitaria
- Descanso y tiempo libre
- Salud y seguridad de las personas
- Derecho de los menores y rechazo al uso de mano de obra infantil
- Libertad de opinión, de información y de expresión

Compromisos en relación a los servicios:

- Servicio seguro, excelente y de calidad
- Transparencia, privacidad, confidencialidad, libertad de expresión y no discriminación con los clientes

Compromisos en relación al entorno y la comunidad

- Seguridad y los derechos en las comunidades
- Protección del medioambiente y a reducir la huella medioambiental
- Honestidad e integridad, las relaciones éticas y buenas prácticas tributarias, y rechazo a la corrupción y prácticas anticompetitivas

Principios del Pacto Mundial



Como firmante del Pacto Mundial de Naciones Unidas, Aena expresa su intención y asume el compromiso de apoyar, desarrollar y defender sus 10 principios referentes a Derechos Humanos, Derechos Laborales, Medio Ambiente y lucha contra la corrupción, e integra el Pacto Mundial en su estrategia empresarial, cultura corporativa y forma de actuar a través de propuestas concretas.



El compromiso del Grupo Aena con los derechos humanos queda recogido en la Política de Derechos Humanos, aprobada al más alto nivel de la organización.

En 2023, Aena ha actualizado su Política de Derechos humanos, en línea con los principales marcos de referencia.

Esta Política toma como referencia, entre otros, los principios establecidos en la Carta Internacional de Derechos Humanos, el Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Convención sobre los niños, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Declaración sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, la Resolución 48/13 del Consejo de Derechos Humanos de la ONU sobre el derecho humano a un medioambiente sin riesgos, limpio, saludable y sostenible la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, los ocho convenios fundamentales que la complementan, la Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales, la Política social de la OIT, las Líneas y Directrices para Empresas Multinacionales las constituciones y las constituciones y leyes nacionales que reconocen o aplican los Derechos Humanos.

Con ella, el Grupo Aena establece:

- Los principales compromisos y principios específicos de la Organización en derechos humanos que puedan afectar a sus prácticas laborales, los servicios ofrecidos y en su relación con el entorno y la comunidad.
- El compromiso de la Compañía en la difusión de la Política a lo largo de su cadena de valor, promoviendo que sus proveedores, contratistas, socios de negocio y otras empresas colaboradoras formalicen su compromiso con los Derechos Humanos y que, en el caso de no disponer de política propia, suscriban la de Aena.
- Los mecanismos para garantizar el desarrollo efectivo de la Política, así como para que cualquier tercero puede expresar sus inquietudes o tratar, reportar, denunciar, y comunicar conductas o hechos relativos al incumplimiento de los principios de Derechos Humanos.
- Por último, sienta las bases para garantizar su correcto desarrollo, supervisión, control y revisión.

El compromiso de la Organización con los derechos humanos queda también formalizado a través de otras normas y herramientas internas, entre las que destaca el Código de Conducta, la Política de Sostenibilidad, o Modern Slavery Statement en las filiales de Aena en Reino Unido.



Principios y compromisos de Aena con los DDHH establecidos en la Política de Derechos Humanos

Empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno	Empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno
No admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna en ninguna de sus formas	Facilitar la libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva
Favorecer el desarrollo de las personas	Remuneración justa e igualitaria
Derecho a descanso y tiempo libre y el derecho a la vida familiar y personal	Proteger la salud y seguridad de las personas, el derecho a la vida y a la libertad
Respecto al derecho de los menores y rechazo al uso de mano de obra infantil	Derecho a la libertad de opinión, de información y de expresión, así como a la privacidad de datos y a la intimidad
Servicio seguro, excelente y de calidad	Relación con los clientes basada en los principios de transparencia, privacidad, confidencialidad, libertad de expresión y no discriminación
Mantener la seguridad y los derechos en las comunidades	Contribuir a la protección del medioambiente y a reducir la huella medioambiental
Contribuir al mantenimiento de la honestidad e integridad, las relaciones éticas y buenas prácticas tributarias, y rechazo a la corrupción y prácticas anticompetitivas	

A través del Código de Conducta de terceros, el compromiso se extiende a aquellos con los que contrata Aena¹²⁴

¹²⁴ Las Políticas y las normas internas están disponibles en la web de la Compañía. Ver "Enlaces de Interés" en el apartado "Sobre este informe".

Algunas normas internas que recogen el compromiso de Aena con los derechos humanos



La **Política de Sostenibilidad** incluye entre sus principios el de respetar y promover los derechos humanos fundamentales reconocidos internacionalmente (libertad sindical, derecho de asociación y negociación colectiva, inexistencia de trabajo infantil, eliminación del trabajo forzoso u obligatorio, etc.), declarando la oposición absoluta de la Sociedad contra la esclavitud moderna y la trata de personas, y cualquier otra práctica que pueda suponer una vulneración a la dignidad individual o colectiva.



El **Código de Conducta** que incluye entre los principios de actuación el cumplimiento de los derechos humanos y colectivos y, de forma particular, el compromiso con los derechos humanos y libertades públicas reconocidas en la legislación nacional e internacional, y en especial con los principios recogidos en la Declaración Universal de Derechos Humanos



La **Política de Derechos Humanos de Aena**, es de aplicación a las sociedades en las que Aena tiene participación mayoritaria. Asimismo, contempla la difusión entre sus proveedores, contratistas, socios de negocio y otras empresas colaboradoras de su compromiso con los Derechos Humanos y que, en el caso de no disponer de política propia, suscriban la de Aena.



El **Código de Conducta de Terceros** incorpora, entre sus principios, que los Terceros, independientemente del país en el que desarrollen su actividad, actúen de manera diligente y responsable para prevenir, detectar o mitigar situaciones que puedan comprometer los Derechos Humanos, así como los derechos laborales reconocidos nacional o internacionalmente.

Aena dispone de su propio procedimiento de debida diligencia de derechos humanos mediante el cual sienta las bases para facilitar la identificación, prevención, mitigación, monitorización y remediación de posibles efectos adversos sobre los derechos humanos y el medio ambiente, relacionados con la actividad de Aena, la de sus sociedades dependiente y sus cadenas de valor.

Aena dispone de un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos.

Este procedimiento está basado en los pilares “proteger, respetar y remediar” de los Principios Rectores de la ONU y alineado con los marcos y estándares de referencia en la materia. En el mismo, quedan definidos:

- Los roles, responsabilidad y actuaciones de las diferentes áreas de la Compañía implicada. En concreto, cabe destacar el papel de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática a este respecto que incluye entre sus competencias las de conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social, asegurando que tales políticas identifiquen e incluyan los principios, compromisos, objetivos y estrategia en lo relativo al respeto de los derechos humanos, entre otras cuestiones.
- La metodología de identificación de posibles riesgos de vulneración.
- La adopción de medidas adecuadas de prevención y/o mitigación, en caso necesario.
- La disposición de mecanismos de reclamación de posibles vulneraciones.

Mediante este procedimiento, Aena refuerza las herramientas ya disponibles en la Compañía que contribuyen, directa e indirectamente, a evitar posibles riesgo de vulneración de derechos humanos o medio ambiente, y desarrolladas en el marco de su sistema de cumplimiento normativo¹²⁵, de gestión y control de riesgos, de gestión integrada de calidad y medioambiente y eficiencia energética, y salud y seguridad, de seguridad de la información, o seguridad operacional, entre otros¹²⁶.

3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos

(GRI 3-3; 2-23; 2-25)

¹²⁵ Entre los mecanismos de control, prevención y seguimiento que contempla el Sistema de Cumplimiento normativo, caben citar:

De prevención, como son todas aquellas normativas y políticas internas de la Sociedad, de naturaleza tanto general (p.ej. Código de Conducta), como específica (p.ej. Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores), que contribuyan a mitigar el riesgo de que se cometan delitos, prácticas no éticas, o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad. En este sentido, todas las direcciones de Aena deben velar por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de la Sociedad, e identificar áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren conveniente para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en la organización.

De detección o actuación, que determinan la información que se precisa y el modo de actuar frente a situaciones en las que concurren incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta aplicable

¹²⁶ Hay que tener en cuenta sus correspondientes adaptaciones en cada país en el que opera la Compañía.



Aena con los Derechos Humanos

Formalizado el compromiso de Aena con los derechos humanos, la Compañía evalúa y valora la existencia de posibles incumplimientos y busca soluciones para su erradicación.



Compromisos

Establecidos en la Política de Derechos Humanos y refrendado en otras normas internas



Debida diligencia

Identificar, prevenir, mitigar y dar respuesta a posibles riesgos en materia de Derechos Humanos y medio ambiente



Mecanismos de comunicación

Canal de denuncias interno y externo



Formación y comunicación

Mediante acciones de sensibilización para los empleados



Compromisos trasladados a la cadena de valor, que deberán suscribir la política de derechos humanos de Aena, en caso de no disponer de una propia



Gobierno y áreas implicadas en el procedimiento de debida diligencia de derechos humanos

Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática
Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo
Áreas Corporativas y operativas
Dirección de Auditoría
Dirección de Asuntos Legales y Cumplimiento Normativo
Dirección de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente
Personas trabajadoras de la Compañía

Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación

(GRI 3-3; 407-1; 408-1; 409-1)

La metodología de evaluación de posibles riesgos de vulneración de derechos humanos y medioambiente¹²⁷ queda recogido en el procedimiento de debida diligencia en derechos humanos y medio ambiente de Aena. Siguiendo lo descrito, y teniendo en consideración los compromisos asumidos en la Política, se identifican posibles riesgos de vulneración asociados a prácticas laborales, los servicios ofrecidos, el impacto en el entorno y la sociedad y la actividad de los proveedores, a partir de la evaluación de:

- Por un lado, la probabilidad, a partir de la probabilidad país, sector y el entorno de control.
- Por otro, el impacto, mediante la evaluación de la escala o magnitud del posible daño causado, el alcance y la irremediabilidad.

Valorada la probabilidad y el impacto de cada posible riesgo de vulneración, se determina el resulta de la evaluación.

Del análisis de riesgos de vulneración de derechos humanos se desprende que el riesgo de posibles vulneraciones de derechos humanos (entre ellas, negociación colectiva, trabajo forzoso o infantil) y medioambiente por parte de Aena y sus filiales, tanto en España como en Reino Unido y Brasil, y sus proveedores es, en general, bajo como resultado de, entre otros, el establecimiento de los compromisos formales en las correspondientes normativas internas (Código de Conducta, Política de Derechos humanos, etc) y las medidas de prevención y control ya implementadas por la Organización, en las diferentes geografía en las que desarrolla sus actividades (los citados sistemas de gestión, certificados en su mayoría por un tercero, desarrollo de planes, herramientas, procedimientos, etc que aseguran su correcta implementación, entre otros).

A fin de reforzar el control sobre los proveedores, durante 2023, cumpliendo con el objetivo previsto, se ha introducido en todos los pliegos de contratación de Aena una cláusula en materia de derechos humanos (sostenibilidad social). A través de esta cláusula, los licitadores y el ulterior adjudicatario del Contrato asumen que, su participación en la licitación, implica el cumplimiento de los más altos estándares nacionales e internacionales en materia de derechos humanos y ética. Asimismo, en caso de no disponer de un código de conducta, ético o similar y una política en materia de derechos humanos, las empresas licitadoras y la adjudicataria se comprometen a cumplir con los más altos estándares en la materia, adhiriéndose a los principios y valores de actuación definidos respectivamente en el Código de Conducta de Aena y en la Política de Derechos Humanos de Aena.

Asimismo, el Código de Conducta de terceros, que resulta de aplicación a:

- Todos los terceros con los que contrata Aena y sus filiales participadas íntegra o mayoritariamente por Aena, domiciliadas en España.
- A los terceros con los que contraten las sociedades que no estén domiciliadas en España, siempre y cuando sea compatible con la normativa local que les aplique y no tengan su propio Código con similar alcance.
- A aquellos subcontratistas con los que puedan subcontratar los terceros, que deberán velar, a su vez, por que dichos subcontratistas cumplan con lo dispuesto en el Código de terceros.

Incluye que los Terceros, con independencia del país en el que desarrollen su actividad, deben actuar de manera diligente y responsable para prevenir, detectar o mitigar situaciones que puedan comprometer los Derechos Humanos, así como los derechos laborales reconocidos nacional o internacionalmente.

¹²⁷ El análisis se ha desarrollado a nivel país.



Derechos humanos	Sistemas de gestión y cumplimiento que amparan el compromiso de la organización con la no vulneración	Medidas de control, mitigación, prevención y remediación	Resultados de la evaluación
Prácticas laborales			
Empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno		<p>El Grupo Aena garantiza la estabilidad y calidad en el empleo, tal y como se recoge en:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las políticas, normas y procedimientos internos. Los Convenios/Acuerdos colectivos. <p>Todo ello se materializa a través de actuaciones concretas como el II Plan de igualdad, que contiene acciones y objetivos específicos, el Procedimiento de gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante, Protocolo de prohibición de represalias de Aena, el Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual, y por identidad sexual o expresión de género, envío de comunicados frecuentes (Brasil), formación específica en los diferentes ámbitos de los derechos humanos, adaptaciones para favorecer la adecuada participación en las convocatorias de empleo y pruebas de selección de todas las personas, medidas para facilitar la conciliación (permisos por paternidad/maternidad, etc), representación de los trabajadores a través de los órganos y comisiones paritarias, las organizaciones sindicales/elecciones sindicales, etc</p> <p>Asimismo, el Grupo rechaza cualquier forma de trabajo forzoso e ilegal, y la discriminación en el trabajo y se compromete con el cumplimiento riguroso de estándares internacionales, como el Pacto Mundial de Naciones Unidas, con el objetivo de favorecer un entorno laboral que respete los derechos humanos.</p>	
Igualdad de oportunidades, promoción de la diversidad y no discriminación	<p>Mecanismos de prevención, detección o actuación desarrollados en el marco del Sistema de cumplimiento normativo en España, o las correspondientes matrices de riesgos regulatorios y legales de las sociedades dependientes, que garantizan el cumplimiento de la legislación vigente y los estándares internacionales, como los principios de la OIT. Entre ellos:</p> <ul style="list-style-type: none"> De prevención, como son todas aquellas normativas y políticas internas de la Sociedad, de naturaleza tanto general (p.ej. Código de Conducta), como específica (p.ej. Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores), que contribuyan a mitigar el riesgo de que se cometan delitos, prácticas no éticas, o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad. En este sentido, todas las direcciones de Aena deben velar por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de la Sociedad, e identificar áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren conveniente para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en la organización. De detección o actuación, que determinan la información que se precisa y el modo de actuar frente a situaciones en las que concurran incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta aplicable. 		
No admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna			
Facilitar la libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva		<p>El Grupo Aena facilita la libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva, tal y como queda recogido en:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las políticas, normas y procedimientos internos. El Convenio/Acuerdo Colectivo, libro del empleado, según corresponda. <p>Y lo materializa a través de la representación de los trabajadores en la comisiones paritarias y las organizaciones sindicales, reuniones periódicas entre la empresa y las organizaciones sindicales, etc. Todo ello para la promoción y defensa de sus intereses económicos y sociales, evitando cualquier tipo de discriminación.</p>	Probabilidad e impacto bajo

<p>Remuneración justa e igualitaria</p>	<p>Mecanismos de prevención, detección o actuación desarrollados en el marco del Sistema de cumplimiento normativo en España, o las correspondientes matrices de riesgos regulatorios y legales de las sociedades dependientes, que garantizan el cumplimiento de la legislación vigente y los estándares internacionales, como los principios de la OIT. Entre ellos:</p>	<p>El Grupo Aena garantiza una remuneración justa e igualitaria a través de su modelo retributivo, basado en los principios de transparencia retributiva, igualdad y no discriminación, tal y como queda recogido:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el Convenio Colectivo en España o el Acuerdo Colectivo en Brasil. • Las medidas recogidas en el II Plan de Igualdad en España. • Las políticas, normas y procedimientos internos. <p>A tal fin, más allá de las medidas implementadas en el marco del Sistema de Cumplimiento Normativo y los controles financieros oportunos, se desarrollan medidas tendentes al favorecimiento de la igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres en materia de selección y promoción profesional, formación, retribuciones, prevención del acoso por razón de sexo, y de información, comunicación y sensibilización.</p> <p>En lo que respecta a las filiales de Aena en Reino Unido, se garantiza la no existencia de discriminación salarial por razones de sexo, ni edad y se reporta anualmente la brecha salarial, de acuerdo a los requerimientos oportunos. En este sentido, se debe avanzar a una reducción paulatina de la brecha salarial, en línea con los resultados de los últimos años.</p> <p>En todos los países en los que opera Aena, se supera el salario mínimo interprofesional.</p>	<p>Probabilidad e impacto bajo</p>
<p>Derecho al descanso y tiempo libre y a la vida familiar y personal</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De prevención, como son todas aquellas normativas y políticas internas de la Sociedad, de naturaleza tanto general (p.ej. Código de Conducta), como específica (p.ej. Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores), que contribuyan a mitigar el riesgo de que se cometan delitos, prácticas no éticas, o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad. En este sentido, todas las direcciones de Aena deben velar por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de la Sociedad, e identificar áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren conveniente para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en la organización. 	<p>El compromiso del Grupo Aena con la conciliación de la vida familiar y personal queda recogido en el convenio/acuerdo colectivo, cuando corresponda, las políticas, normas y procedimientos internos y las líneas estratégicas.</p> <p>En este sentido, desarrolla medidas de conciliación de la vida familiar y personal que van más allá de las requeridas a nivel normativo en cada país (permisos retribuidos, flexibilidad horaria, protección víctimas de violencia de género, ayudas al empleado, etc).</p> <p>Asimismo, en España y Brasil se disponen de herramientas para garantizar el correcto registro de la jornada y de horas extras. También en España y en Reino Unido se promueven modelos híbridos de trabajo, disponiendo en el Aeropuerto de Londres-Luton también de una guía sobre trabajo híbrido.</p>	
<p>Rechazo al trabajo infantil</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De detección o actuación, que determinan la información que se precisa y el modo de actuar frente a situaciones en las que concurran incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta aplicable. <p>Otros mecanismos de control incluidos en el marco del SCIIF.</p>	<p>El Grupo Aena rechaza cualquier forma de trabajo infantil y se compromete con el cumplimiento riguroso de estándares internacionales, como el Pacto Mundial de Naciones Unidas, con el objetivo de favorecer un entorno laboral que respete los derechos humanos. De esta manera queda recogido en las políticas/normas internas, etc</p> <p>El cumplimiento de este compromiso, refrendado por ejemplo en España de forma explícita en el Convenio Colectivo, se concretiza mediante el despliegue de acciones concretas, como la solicitud, entrega y revisión de la documentación garante oportuna en los procesos correspondientes de selección (el límite mínimo de edad establecido es requisito indispensable para participar en las convocatorias).</p>	
<p>Derecho a la libertad de opinión, de información y de expresión, así como a la privacidad de datos y a la intimidad de los trabajadores</p>		<p>El compromiso de la Compañía con el derecho a la libertad de expresión y de información, así como a la privacidad de datos, queda recogido en sistemas, políticas y normas internas. En esta línea y para hacerlo efectivo, se han implementado un conjunto de herramientas y medidas y se han establecido diversos canales de comunicación interna claros y transparentes, así como las comisiones de representantes de trabajadores.</p> <p>Tanto en España, como en Reino Unido y Brasil se desarrollan actuaciones de formación a este respecto.</p>	

Compromisos en relación a los servicios			
Servicio seguro, accesible y de calidad	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de calidad, medioambiente y eficiencia energética, así como del Sistema de Seguridad Operacional, de seguridad aeroportuaria, las medidas de seguridad sanitaria, entre otros	<p>Entre los objetivos estratégicos de la Compañía figuran ofrecer un servicio de calidad y seguro, alineado con los mejores estándares y las expectativas de los usuarios, destacando, entre otros, la mejora de la accesibilidad de los aeropuertos.</p> <p>Para ello, se cuenta con una gran diversidad de mecanismos y herramientas (políticas, procedimientos, normas, etc), así como con indicadores de seguimiento que permiten la identificación de posibles riesgos y oportunidades, su prevención y remediación. También se ofrecen servicios para todo tipo de usuarios, independientemente de su situación y capacidades. Por otro lado, se disponen de mecanismos y medios de quejas y reclamaciones y, en su caso, se realizan las correspondientes compensaciones económicas derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial.</p>	Probabilidad e impacto bajo
Relación con los clientes basada en la transparencia, privacidad, confidencialidad, libertad de expresión y no discriminación	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de seguridad de la información	El modelo de cumplimiento en materia de protección de datos y privacidad de la Compañía y los mecanismos establecidos en el marco del Sistema de seguridad de la información, en España, y las correspondientes medidas implantadas en Reino Unido y Brasil, conforman un marco de actuación robusto para garantizar la privacidad y confidencialidad de los usuarios. Adicionalmente, se están realizando actuaciones en diferentes áreas enfocadas a asegurar una comunicación inclusiva, como por ejemplo formación en materia de no discriminación, desarrollo de una Guía para una comunicación inclusiva (en España), etc Por otro lado, se disponen de mecanismos y medios de quejas y reclamaciones y, en su caso, se realizan las correspondientes compensaciones económicas derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial.	
Compromisos en relación al entorno y la comunidad			
Respeto a los derechos de las comunidades y las minorías	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de calidad, medioambiente y eficiencia energética, el Sistema de Cumplimiento Normativo y, medidas, planes de acción, objetivos e indicadores de seguimiento a desarrollar en el marco de la Estrategia de Sostenibilidad y Plan de Acción Climática, o los correspondientes en las filiales	<p>A partir de los mecanismos implementados en el marco de los Sistemas de gestión correspondientes, certificados de acuerdo a la ISO 14001,9001, EMAS, ACA, 14064, etc (según corresponde), la Compañía garantiza la correcta implementación de procedimientos, mecanismos y herramientas adecuadas para minimizar el impacto ambiental en el entorno.</p> <p>Asimismo, los objetivos contemplados en la Estrategia de Sostenibilidad, <i>Responsible Business Strategy</i>, el Plan de Acción Climático, etc aseguran una contribución positiva al entorno, tanto desde el punto de vista social como ambiental.</p> <p>En Brasil, por su posible mayor impacto en la comunidad, se deberán reforzar alguna medidas tanto en materia social como ambiental. A este fin, en 2024 se trabajará en el desarrollo de una estrategia en la materia.</p>	Probabilidad e impacto bajo
Huella Medioambiental			

<p>Anticorrupción, competencia desleal, relaciones éticas y buenas prácticas tributarias</p>	<p>Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de cumplimiento normativo en España, o las correspondientes matrices de riesgos regulatorios y legales de las sociedades dependiente, el Sistema interno de Información y protección del informante, etc</p> <p>Entre las medidas implementadas, destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De prevención, como son todas aquellas normativas y políticas internas de la Sociedad, de naturaleza tanto general (p.ej. Código de Conducta), como específica (p.ej. Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores), que contribuyan a mitigar el riesgo de que se cometan delitos, prácticas no éticas, o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad. En este sentido, todas las direcciones de Aena deben velar por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de la Sociedad, e identificar áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren conveniente para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en la organización. • De detección o actuación, que determinan la información que se precisa y el modo de actuar frente a situaciones en las que concurran incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta aplicable. 	<p>El compromiso formal con las prácticas éticas, de buen gobierno y cumplimiento, incluyendo las de competencia, se materializan a través de los correspondientes procedimientos de debida diligencia, que aseguran una correcta identificación y prevención de riesgos, la correcta implantación de medidas de control, prevención y mitigación en la materia, el desarrollo de acciones de formación, comunicación y sensibilización, la investigación de incidentes, reparación y propuestas correctivas.</p> <p>En lo que respecta a las prácticas tributarias, Aena dispone de una Estrategia Fiscal.</p>	<p>Probabilidad e impacto bajo</p>
--	---	---	---

Compromiso con los Derechos Humanos por parte de los proveedores (prácticas laborales, ambientales y en relación a los servicios)

Código de Conducta de terceros que incluye que los Terceros, con independencia del país en el que desarrollen su actividad, deben:

- Actuar de manera diligente y responsable para prevenir, detectar o mitigar situaciones que puedan comprometer los Derechos Humanos, así como los derechos laborales reconocidos nacional o internacionalmente.
- El compromiso de estos con la prestación de un servicio seguro, accesible y de calidad para todos.
- El compromiso y cuidado del medioambiente
- El mantenimiento en todo momento de un comportamiento ético, honesto, íntegro y transparente en su actividad.
- La lucha contra cualquier tipo de corrupción, tráfico de influencias y defensa de la competencia.
- Cumplimiento de sus responsabilidades, con lealtad, honestidad, independencia, ante cualquier situación de conflicto de interés.
- La obligación de preservar la integridad y confidencialidad de la información y el deber de actuar de forma clara y transparente y transmitir la información de manera veraz y completa.
- Velar por el respeto de los derechos de las comunidades locales en las que opera su actividad.

Normas internas de contratación, alineada por ejemplo en el caso de España con la normativa que resulta de aplicación y que incorpora cuestiones ESG a lo largo de todo el proceso de contratación.

Claúsula de sostenibilidad social obligatoria en todas las licitaciones.

Inclusión de cláusulas sociales y ambientales en los pliegos de contratación de obligado cumplimiento en la formalización del contrato y la ejecución de los trabajos (ver Capítulo 4). Entre ellas, la relativa a sostenibilidad social a través de la cual, los licitadores y el ulterior adjudicatario del Contrato asumen que, su participación en la licitación, implica el cumplimiento de los más altos estándares nacionales e internacionales en materia de derechos humanos y ética. Asimismo, en caso de no disponer de un código de conducta, ético o similar y una política en materia de derechos humanos, las empresas licitadoras y la adjudicataria se comprometen a cumplir con los más altos estándares en la materia, adhiriéndose a los principios y valores de actuación definidos respectivamente en el Código de Conducta de Aena y en la Política de Derechos Humanos de Aena. Asimismo, se incluyen penalizaciones y causas de resolución del contrato en caso de incumplimiento.

Además, en España se introduce la prohibición de contratar con Aena en caso de haber sido condenadas mediante sentencia firme por delitos de terrorismo, constitución o integración de una organización o grupo criminal, asociación ilícita, financiación ilegal de los partidos políticos, trata de seres humanos, corrupción en los negocios, tráfico de influencias, cohecho, fraudes, delitos contra la Hacienda Pública y la Seguridad Social, delitos contra los derechos de los trabajadores, prevaricación, malversación, negociaciones prohibidas a los funcionarios, blanqueo de capitales, delitos relativos a la ordenación del territorio y el urbanismo, la protección del patrimonio histórico y el medio ambiente, o a la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de profesión, oficio, industria o comercio.

En Reino Unido se sigue la política de tolerancia cero hacia el tráfico humano y la esclavitud, que el Aeropuerto de Londres-Luton extiende a todas sus relaciones contractuales.

Asimismo, en España a través de la Guía de Evaluación Técnica y en Reino Unido se incorporan criterios de evaluación y solvencia técnica ambientales y sociales, basando la elección del proveedor en cuestión en criterios económicos y de calidad (entre los que se incluyen consideraciones ambientales y de sostenibilidad). La documentación asociada a los procesos de licitación cuenta con un sistema de puntuación claro, utilizado como parte de la evaluación de proveedores y de los estándares sociales y ambientales establecidos.

En Brasil disponen de herramientas para controlar el proceso de contratación mediante la solicitud de documentación, registro de las horas laborales etc., que contribuyen a mitigar el riesgo de vulneración (ej. trabajo forzoso u obligatorio).

Probabilidad e impacto bajo

Cultura corporativa en Derechos Humanos

Durante 2023 se han puesto en marcha las siguientes acciones específicas de comunicación y sensibilización interna:

- En España, a través de la newsletter interna, se han publicado varias píldoras de sensibilización acerca de los derechos humanos, el deber de las empresas para con los mismos y buenas prácticas.
- En Brasil, se han desarrollado acciones específicas de comunicación y sensibilización interna que contemplan diferentes aspectos relacionados con la protección y la de los derechos humanos.
- Por su parte, en Reino Unido, se han impartido acciones formativas a través de su canal habitual, relacionadas con el cumplimiento de la ley en materia de protección de datos, esclavitud moderna, prácticas antisoborno, entre otras.

Asimismo, Aena ha mantenido su colaboración con la Fundación Onuart, institución de referencia en la promoción de los derechos humanos.

Estas medidas vienen a refrendar lo dispuesto en la Política de Derechos Humanos y la Estrategia de Sostenibilidad, en lo que respecta la promoción de la cultura de respeto de los derechos humanos entre sus trabajadores, en todas las zonas en las que opera. Asimismo, incluye el fomento de alianzas con instituciones de referencia en el marco de la promoción de los derechos humanos.

Fuera del ecosistema del Grupo, para el desarrollo de los principios de actuación establecidos, Aena colabora con organizaciones no gubernamentales y otras instituciones, buscando contribuir al desarrollo de proyectos con repercusiones sociales y al despliegue de políticas medioambientales teniendo en cuenta el derecho de todos a un medio ambiente limpio.

Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos

(GRI 2-26; 406-1; 411-1)

Tal y como recoge la Política de derechos humanos, el Grupo Aena se compromete a establecer mecanismos eficaces de reclamación en sus operaciones desde el inicio de la actividad económica, para que los individuos que potencialmente puedan ver sus Derechos Humanos vulnerados tengan la capacidad de poner en conocimiento de la empresa tal situación.

A estos efectos, el Canal de Denuncias (o el homólogo en las sociedades dependientes: canal de ética, whistleblower channel, etc) se convierte en la principal herramienta para que cualquier tercero puede expresar sus inquietudes o tratar, reportar, denunciar, y comunicar conductas o hechos relativos al incumplimiento de los principios de Derechos Humanos contenidos en esta Política, así como el resto de normativa en vigor, en cualquier empresa del Grupo Aena y/o su cadena de valor. Estas comunicaciones serán gestionadas por los órganos competentes, de acuerdo al procedimiento establecido a tal fin.

Por su parte, Aena garantiza la gestión de todas las comunicaciones recibidas bajo los principios de legalidad y ética, independencia e imparcialidad, transparencia y accesibilidad, trazabilidad y seguridad, confidencialidad y anonimato, sigilo, diligencia y celeridad, buena fe, respeto y protección al comunicante y a los derechos fundamentales.

Durante 2023 se han registrado 0 denuncias referidas a incumplimientos en el ámbito de los Derechos humanos (similar al año anterior) (para más información sobre las denuncias ver el apartado 1.2.10. Canal de denuncias).

4- Gestión responsable de la cadena de suministros



(GRI 2-22; 3-3)



Compromiso con los ODS



Proceso de adquisición y compras sostenible

Evaluación del riesgo

- Código de Conducta.
- Política de sostenibilidad.
- Política contra la corrupción y el fraude.
- Política de derechos humanos.
- Política de gestión integrada de calidad, medioambiente y eficiencia energética.
- Política de Prevención de Riesgos laborales.
- Política de Seguridad Operacional.
- Inclusión de cuestiones ESG en los procesos de licitación y en la ejecución.
- Inclusión de cuestiones ESG en los procesos.

Mejora continua: actuaciones y resultados

01

Planificación de la adquisición

02

Aprobación interna.

03

Licitación y publicación en el portal de contratación.

04

Recepción de ofertas y evaluación.

05

Selección del adjudicatario y firma del contrato.

06

Suministro del bien o servicio.

07

Consideración sistemática de asuntos ambientales y sociales a lo largo de todo el proceso de licitación

08

Pago de la factura

Principios

- Igualdad de trato
- No discriminación
- Transparencia
- Proporcionalidad
- Concurrencia
- Publicidad
- Confidencialidad
- Integridad

Proveedores locales

España	99,8 % (99,5% en 2022)
Reino Unido	53 % (53% en 2022)
Brasil	100 % (100% en 2022)

La cadena de valor en Aena

- Infraestructura necesaria.
- Optimización de operaciones
- Servicio al cliente.
- Marketing, comunicación y relaciones con el entorno.
- Actividades transversales y de apoyo.

Marco interno y externo

- Legislaciones de cada país.
- Normativas y códigos internos.
- Herramientas de evaluación y mejora.
- Cultura ética.
- Estrategia de Sostenibilidad de Aena.
- Estrategia de negocio responsable del Aeropuerto de Londres-Luton.

Los pilares sobre los que Aena sienta las bases de sus relaciones con su cadena son la eficiencia, transparencia, legalidad y el respeto de la normativa externa e interna

Marco de gestión interno

El Grupo Aena sigue una estrategia de contratación que tiene como objetivo trabajar junto con los mejores proveedores y socios comerciales para cubrir las necesidades existentes, incluyendo objetivos ESG (sociales, ambientales y de gobierno) en la medida en que estos estén vinculados al cumplimiento de la normativa interna y externa aplicables. En este sentido, la gestión responsable de la cadena de valor procura:

- El cumplimiento de criterios comerciales.
- La plena conformidad técnica con el alcance solicitado.
- La máxima calidad de los servicios para satisfacer las necesidades.
- La mejor condición económica posible, contribuyendo al resultado empresarial.
- El cumplimiento de todas las obligaciones legales, incluyendo las laborales, ambientales, y aquellas específicas de la actividad.

En 2023, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado el Código de Conducta de terceros, disponible en la web corporativa, que tiene por objeto definir los estándares mínimos de comportamiento ético y responsable que deben ser observados por los proveedores, clientes y profesionales con los que contrata Aena en el desarrollo de su actividad de acuerdo con la cultura empresarial de la Sociedad, firmemente asentada en el respeto de los derechos humanos y laborales, el compromiso con el cuidado del medio ambiente y las comunidades en las que opera y bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito. En este sentido, Aena se compromete a poner los medios necesarios para que los terceros conozcan y comprendan dicho Código y puedan asumir su cumplimiento.

El Código de Conducta de terceros resulta de aplicación a las sociedades de Aena participadas íntegra o mayoritariamente por Aena, domiciliadas en España. A los terceros con los que contraten las sociedades que no estén domiciliadas en España, les resulta de aplicación el Código de Conducta de terceros, siempre y cuando sea compatible con la normativa local que les aplique y no tengan su propio Código con similar alcance. A este respecto, las filiales de Aena en Brasil y Reino Unido disponen de su Código de Conducta para terceros, adaptados a su propio contexto.

En 2023, Aena ha aprobado el Código de conducta de terceros, asentado en el respeto de los derechos humanos y laborales, el compromiso con el cuidado del medio ambiente y las comunidades en las que opera y bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito.

Al margen de lo anterior, Aena y sus filiales en Brasil y Reino Unido, disponen de otras herramientas que potencian la correcta gestión interna de contratación de proveedores y comercial.

Entre ellas, en Aena, destacan:

- Manual Interno de Procedimiento de contratación de proveedores, el cual tiene por objeto, respecto de los contratos sujetos a la legislación de aplicación de Aena en España, complementar, de forma procedimental y obligatoria, determinados aspectos del proceso de contratación que requieren una regulación más detallada a nivel de procedimiento para precisar su forma de aplicación.
- Guía para la evaluación técnica de expedientes de proveedores, cuyo objeto es servir de marco para las diversas unidades proponentes de Aena en cuanto a la elección de criterios de evaluación técnica de expedientes de cualquier naturaleza.
- Otras circulares internas y procedimientos sobre operaciones vinculadas y convalidación de gastos.
- Las Instrucciones Internas de Contratación, que aplican a la Sociedad Concesionaria del AIRM y ADI.
- Norma Interna de Contratación Comercial de Aena, adecuada a los criterios a la normativa en vigor, regula los procedimientos de licitación de los espacios comerciales de los aeropuertos de la red en España, con pleno respeto a los principios.
- La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, que incorpora objetivos relacionados con la incorporación de criterios ambientales y sociales en la contratación. Entre ellos:
 - La inclusión de cláusulas de derechos humanos en los acuerdos con proveedores para garantizar la corresponsabilidad entre Aena y su ecosistema. A este respecto, en 2023 se han incorporado cláusulas de obligado cumplimiento en el 100% de los contratos.
 - La definición y aplicación de requisitos de sostenibilidad cuantificados para el 100% de los contratos.
 - El establecimiento de criterios de selección y requisitos, así como su seguimiento y penalizaciones, en el ámbito de sostenibilidad para los proveedores y arrendatarios de Aena.

- La definición de requisitos cuantificados de consumo de agua para los contratos con proveedores.
- El fortalecimiento de requisitos medioambientales a proveedores en materia de economía circular.
- La creación de grupos de trabajo de gestión del ruido con los principales proveedores de servicios de tráfico aéreo. Así como bajo el marco CEM de Eurocontrol con aerolíneas y proveedores de servicios de tráfico aéreo en los principales aeropuertos.
- El II Plan de Igualdad, que incluye entre sus objetivos la inclusión de criterios de desempate orientados a favorecer la contratación de aquellas empresas que con mayor porcentaje de mujeres empleadas en la plantilla.

Particularmente, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con una Estrategia de Proveedores 2022-2025, diseñada para brindar un marco claro a las actividades de adquisiciones propias del Aeropuerto. Dicha estrategia sustenta la prestación efectiva de los servicios y gira entorno a cinco ejes fundamentales: recuperación, expansión, personas, experiencia del cliente y sostenibilidad. Asimismo, la Estrategia de Negocio Responsable incluye también objetivos específicos en materia de proveedores.

Por su parte, las filiales de Aena en Brasil, se rigen por la Norma de Contratación local para regular los procedimientos de licitación en las contrataciones de proveedores y espacios comerciales, respetando así los principios y valores de transparencia, concurrencia, eficiencia, legalidad y confidencialidad en el proceso. Durante 2023, se han creado las normas de contratación específicas que resultan de aplicación a la nueva sociedad BOAB, alineadas con las de ANB.

En todos los casos, los principios de actuación que rigen los procedimientos internos mencionados son el cumplimiento de los derechos humanos y derechos laborales, garantizar la seguridad y calidad en el servicio, el compromiso medioambiental, asegurar la integridad y respeto a la legalidad y comportamiento ético, la lucha contra la corrupción, tráfico de influencias y defensa de la competencia, evitar conflicto de intereses en cualquiera de sus formas, proteger la confidencialidad de la información y la transparencia y fiabilidad de la información, proteger el derechos de las comunidades, y absoluto rechazo al trabajo infantil y a la esclavitud moderna.

Marco normativo externo

Además de su propio marco regulatorio interno, en materia de contratación de proveedores Aena está sujeta a las normativas aplicables en los países en los que opera¹²⁸.

En España, las principales normas que rigen la contratación de proveedores de Aena son:

- Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.
- La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en vigor desde el 22 de mayo de 2021, contempla la inclusión en los pliegos de contratación de criterios de adjudicación vinculados con la lucha contra el cambio climático y la eficiencia energética, destacando el artículo 31, sobre contratación pública, que de conformidad con lo establecido en la Ley 9/2017, se indica que en toda contratación pública se incorporarán de manera transversal y preceptiva criterios medioambientales y de sostenibilidad energética cuando guarden relación con el objeto del contrato.
- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014. Esta Ley tiene como objetivo regular la contratación del sector público, a fin de garantizar que la misma se ajusta a los principios de libertad de acceso a las licitaciones, publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores. Adicionalmente, tanto la Ley 9/2017 como el RDL 3/2020, establecen una serie de premisas que se deben tener en cuenta. Por ejemplo, valoración en la adjudicación de contratos cuya ejecución pueda tener un impacto significativo en el medio ambiente condiciones ambientales mensurables, tales como el menor impacto ambiental, el ahorro y el uso eficiente del agua y la energía y de los materiales, el coste ambiental del ciclo de vida, los procedimientos y métodos de producción ecológicos, la generación y gestión de residuos conforme al principio de jerarquía o el uso de materiales reciclados, de productos reutilizables o reciclables o de materiales ecológicos, entre otros.
- Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales. Esta Ley tiene como objeto la regulación del procedimiento de adjudicación de los contratos de obras, suministro y servicios cuando contraten las entidades públicas y privadas.

En Reino Unido, las filiales de Aena están sujetas a las obligaciones de *Find a Tender*, que sustituye al correspondiente Reglamento de Contratos de Servicios Públicos de 2016 de la Unión Europea debido a la materialización del *Brexit*. Asimismo, asegura su actuación mediante la adhesión, propia y de terceros que desarrollan actividades en las instalaciones del aeropuerto, al *Modern Slavery Act* del Reino Unido, garantizando salvaguardas laborales y sociales.

¹²⁸ Las filiales de Aena en Brasil no están sujetas a ninguna normativa externa que regule el proceso de contratación.

4.1 Criterios aplicables a la contratación en Aena

(GRI 3-3)

De conformidad con la normativa aplicable, el Grupo Aena persigue en todos sus procesos de contratación, tanto de proveedores como comerciales, la eficiencia y el respeto a los principios de igualdad de trato, no discriminación, transparencia, proporcionalidad e integridad, asegurando que los contratos se adjudiquen al proponente que presente la mejor oferta.

4.1.1. Descripción de la cadena de suministro

(GRI 2-6; 2-8; 204-1)

La Compañía continúa, año tras año, asegurando sus esfuerzos para incrementar la consideración de las cuestiones ESG en los procesos de contratación.

En España, caben destacar como hitos en 2023 la aprobación del Código de Conducta de terceros por parte del Consejo de Administración, y la inclusión de una cláusula relativa al cumplimiento de los máximos estándares en materia de derechos humanos en los pliegos de contratación de proveedores, trasladando así el compromiso de Aena por garantizar la no vulneración de estos derechos a sus terceros.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se han desarrollado acciones concretas para fomentar especialmente la contratación de proveedores locales, basándose en los principios antes mencionados y garantizando, en todo caso, la no discriminación y la participación igualitaria en los procesos de contratación¹²⁹, que incluyen a todo tipo de empresas, independientemente de su tamaño.

Por su parte, las filiales de Aena en Brasil siguen garantizando el cumplimiento de requisitos legales, financieros, laborales, sociales y medioambientales, entre otros, relacionados a la normativa aplicable. En 2023, se ha dado traslado de estos requisitos a los proveedores de la nueva sociedad, BOAB.

En lo que respecta a la cadena de suministro de Aena, los tipos de proveedores que la componen responden al objeto del expediente en cuestión y la necesidad asociada. Así, principalmente se diferencian, por un lado, entre obras -actividades relacionadas con construcción, mejora, ampliación y mantenimiento de terminales aeroportuarias, etc-, servicios -consultorías, mantenimiento, etc- y suministros y, por otra parte, comerciales¹³⁰.

En cualquier caso, el correcto desempeño de los trabajos asignados, independientemente de su tipología y de la ubicación geográfica, tiene importantes repercusiones y genera grandes impactos en el sector productivo local.

Así, la contribución económica que la Compañía genera se maximiza en las comunidades en donde opera, contribuyendo a potenciar el tejido industrial y la mano de obra local, así como también el desarrollo social a través de la creación de empleos indirectos.

La naturaleza de las relaciones empresariales con los proveedores puede ser de corto, medio o largo plazo, siempre respetando, en cualquier caso, el límite máximo establecido (en España, por ejemplo, de 5 años). En Brasil, estas suelen ser, en su mayoría, de entre 2 y 3 años, mientras que en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton varían principalmente entre 3 y 5 años.

En el caso de los servicios, en general requieren una cantidad significativa de mano de obra por parte de los proveedores. Además, todos los suministros necesarios para llevar a cabo los servicios son responsabilidad de los proveedores, quienes deben incluir los costes asociados en su precio antes de la contratación. El impacto que tienen los proveedores en la calidad del servicio ofrecido por Aena es directo, es por ello que todos los contratos firmados incluyen cláusulas que establecen que los proveedores pueden ser penalizados si incumplen con sus obligaciones.

A grandes rasgos, la cadena de suministro incluye a los proveedores de materiales y servicios necesarios para la operación de los aeropuertos y oficinas centrales; dentro de los cuales, destacan los proveedores de servicios de mantenimiento, seguridad (AVSEC), limpieza y los encargados de llevar a cabo las obras de ampliación de las unidades, entre otros.

¹²⁹ Esto se refleja en la inclusión de una cuestión específica sobre aspectos sociales en los pliegos de contratación, así como en la organización de seminarios sobre "cómo presentar ofertas para contratos" que organizamos para empresas locales.

¹³⁰ En el caso de Brasil, los tipos de proveedores se dividen en: contratistas, mayoristas y consultorías.

En 2023, el importe adjudicado a expedientes se ha visto incrementado con respecto al del ejercicio 2022, principalmente por dos motivos: la recuperación de los volúmenes de tráfico y el inicio de las operaciones en la filial de Aena en Brasil, BOAB.

	España ^(A)		Reino Unido ^(B)		Brasil	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Proveedores (Nº)	2.350	2.469	3.039	-	1.358	1.225
De los cuales nuevos (Nº)	397	458	173	-	-	660
De los cuales locales (Nº)	2.313	2.435	157	-	1.358	1.226
Expedientes gestionados (Nº)	1.145	1.652	607	6.948	617	236
Importe adjudicado a expedientes (M€)	1.601,16	2.753,19	89,66	115,30	18,43	128,99
Correspondiente a servicios y obras (%)	84,74 %	68,35 %	— %	— %	71,20 %	94,10 %
Correspondiente a materiales y equipos (%)	15,26 %	31,65 %	— %	— %	28,80 %	5,90 %
Volumen total de contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial (M€)	96,16	581,28	-	-	3,74	4,30
Adjudicación de contratos menores (M€)	15,40	18,63	0,24	0,59	0,01	0,01

^(A) Los datos se extraen de la aplicación DISCOVERER. Al tratarse de una herramienta viva, la información varía según sus actualizaciones. Una vez extraída, la información es analizada de forma manual.

^(B) En el caso del Aeropuerto del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, la información relativa proveedores no está disponible, debido a la manualidad del proceso. Si bien, cara a los próximos ejercicios, está previsto implantar un sistema que permita obtener la información.

Tipos de cierre al 31/12/2023 utilizados para cuentas del Balance:

EUR/GBP = 0,86905

EUR/BRL = 5,3618

En relación a la ubicación geográfica de los proveedores, esta varía según el país en el que operen las sociedades integrantes de Aena. En 2023, el porcentaje de proveedores locales¹³¹ en Aena ha sido 98,62 % en España (98,70% en 2022), 29,7 % en Reino Unido (25,86% en 2022) y 100 % en Brasil (100% en 2021).

Asimismo, la proporción de gasto en proveedores locales de Aena ha sido 99,8 % en España (99,54% en 2022), 53 % en Reino Unido (53% en 2022) y 100 % en Brasil (al igual que en 2022).

Además, en 2023, se ha contado con 46.633 trabajadores que no son empleados: 43.267 en España, 103 en Reino Unido y 3.263 en Brasil (48.536 en España y 6.897 en Brasil, en total 55.433 en 2022¹³²). Estos serían empleados de los proveedores de servicios de Aena que han realizado trabajos en sus instalaciones¹³³.

4.1.2. Principales hitos en contratación en 2023

En Aena, tras haber actualizado en 2022, algunas normas internas en materia de contratación, se ha dado continuidad a la implementar en 2023 de la Guía para la evaluación técnica de expedientes de proveedores, que tiene como objetivo servir de referencia a las diversas unidades proponentes en la elección de criterios de evaluación técnica de expedientes de cualquier naturaleza. Entre estos criterios de evaluación técnica se incluyen tanto criterios excluyentes como criterios de valoración técnica de ofertas, desde una doble vertiente: fijar un umbral mínimo cuyo incumplimiento suponga la exclusión y, al mismo tiempo, puntuar el grado de cumplimiento de ese criterio por parte de los licitadores. En dicho documento se incluyen directrices y parámetros de carácter práctico, criterios de solvencia técnica más usuales, un catálogo de criterios de evaluación técnica de carácter objetivo, en función de la naturaleza de los expedientes. Todo ello, para facilitar la labor de consulta a los técnicos redactores de pliegos, de forma que dispongan en un mismo documento para el establecimiento de condiciones y criterios técnicos de selección de ofertas.

Esta Guía pretende impulsar la estandarización de criterios de evaluación, el cual se integra en un proceso mayor de modernización de la contratación; avalado, por un lado, por las disposiciones que la normativa introduce en este sentido, sin menoscabo de la objetividad, transparencia e igualdad de oportunidades para los licitadores, y por otro lado, por las posibilidades que ofrece la digitalización y automatización de procesos en una materia tan claramente procedimentada como es la Contratación.

Además de incluir directrices y parámetros de carácter práctico, con la Guía se busca robustecer la evaluación de proveedores en base a criterios ESG, prestando una atención especial a la inclusión de estos criterios en el proceso, para incorporar en los modelos de expedientes ejemplos de criterios técnicos objetivos.

Asimismo, caben destacar como hitos como la aprobación del Código de Conducta de terceros por parte del Consejo de Administración, y la inclusión de una cláusula relativa al cumplimiento de los máximos estándares en materia de derechos humanos en los pliegos de contratación de proveedores, trasladando así el compromiso de la compañía por garantizar la no vulneración de estos derechos a sus terceros.

En cuanto a Brasil, en las filiales de Aena se ha implementado una herramienta para facilitar la comunicación con proveedores. Además, como parte de las obligaciones del contrato de concesión, los aeropuertos, se encuentran en proceso de obras de ampliación, resultando en la puesta en marcha de varios procesos de licitación.

Finalmente, vale destacar que el equipo de contratación del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido ha mantenido la acreditación CIPS durante el año fiscal 2023 y ha recibido un premio Social Value ESG en los premios Premios de Excelencia en Contrataciones Públicas del Reino Unido 2023.

Formación

(GRI 3-3)

En línea con los procedimientos contractuales, todos los expedientes de contratación centralizada se revisan para verificar el cumplimiento de estas condiciones. Para el refuerzo de ello, se ha realizado una primera fase de formación en la metodología de la nueva guía para todos los empleados de Aena.

En España, para asegurar la implantación y correcto uso de la referenciada Guía y otras herramientas específicas, se ha puesto el foco en el desarrollo de cursos de formación específicos, dirigidos a los elaboradores de pliegos de contratación y usuarios de las mismas, contribuyendo al mismo tiempo a fomentar la adecuada incorporación de los criterios sociales y medioambientales en la cadena de valor y a mejorar el conocimiento en el uso de las aplicaciones. Asimismo, se ha desarrollado un curso de formación general relacionada con aspectos vinculados a la Contratación Pública.

¹³¹ En España, dada la ubicación de los aeropuertos de la red, prácticamente en todas las regiones del país, a estos efectos se entiende como proveedor local como proveedor nacional. El mismo concepto se aplica en Brasil. Por su parte, en Reino Unido se considera proveedor local aquel ubicado a una distancia máxima de 25 millas con respecto al Aeropuerto de Londres-Luton.

¹³² En 2022, dato no disponible para el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.

¹³³ Se establecen como ubicaciones con operaciones significativas todos aquellos países en los que el Grupo Aena está presente, es decir, España, Brasil y Reino Unido.

En lo que respecta a la formación de proveedores, en el pliego de prescripciones técnicas de algunos pliegos específicos -en concreto de aquellos relacionados con servicios-, se incluye una cláusula sobre diversidad y cultura aeroportuaria, a través de la cual el adjudicatario debe realizar un curso de formación con el objetivo de sensibilizar y educar sobre cultura aeroportuaria, diversidad e igualdad, como principios que se deben aplicar en todo momento en el trato con los pasajeros, desde cualquier aeropuerto de Aena.

En todo caso, deberá fomentarse una cultura de tolerancia cero ante cualquier comportamiento discriminatorio, y alentar la detección y notificación entre el propio personal de este tipo de comportamientos hacia cualquier persona de la comunidad aeroportuaria.

En Brasil, desde la implementación de *SAP Ariba* como herramienta de compras, se ha entrenado regularmente al equipo, buscando un entendimiento y uso adecuado de la herramienta, especialmente en lo que respecta a las nuevas funcionalidades que se han desarrollado, como por ejemplo, las subastas electrónicas.

En 2023 se han realizado acciones de sensibilización para toda la plantilla acerca de la aplicación del principio de igualdad, transparencia y libre concurrencia en las diferentes fases del proceso de contratación, en España y Brasil.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con un plan de formación en contratación, llevado a cabo en varias sesiones durante el transcurso del año. A modo de ejemplo, los trabajadores del aeropuerto que desempeñan su trabajo en el área de contratación deben ser miembros del Chartered Institute of Procurement (CIPS) o estar estudiando para obtenerlo.

4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor

(GRI 3-3)

Proceso de adquisición y compras sostenible

Transparencia, concurrencia, eficiencia, legalidad, publicidad, confidencialidad, sostenibilidad y respeto de la normativa externa e interna

Evaluación continua del riesgo en la cadena de valor

Marco interno y externo



**Transparencia
Diálogo con
proveedores**

1

Planificación de la adquisición

Justificación de la necesidad de gastos; alcance y descripción de los servicios; aproximación del importe de licitación; plazos de suministro.

2

Aprobación interna de la licitación

Por parte del órgano de contratación. Inclusión en los procesos de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales y consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.

3

Licitación y publicación en el portal de contratación

Al que tienen acceso todos los proveedores.

4

Recepción de ofertas y evaluación por parte de la unidad proponente

Asegurando que se cumplen los requisitos establecidos para superar la solvencia económica/ financiera y técnica y profesional, que puede incluir cláusulas sociales y ambientales.

5

Selección del adjudicatario y firma del contrato

6

Suministro del bien o servicio

7

Supervisión, seguimiento y evaluación de proveedores

Por parte de la unidad proponente del cumplimiento de los objetivos marcados así como del respeto a las condiciones especiales de ejecución en materia medioambiental y social por parte de los licitadores. En su caso, se procede a las rectificaciones o sanciones.

8

Pago de la factura



**Gestión sostenible
de la cadena de valor**

Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en los procesos de licitación y ejecución

Mejora continua. Actuaciones y resultados

4.2.1. Aspectos generales

Transparencia y diálogo¹³⁴

(GRI 2-29)

Aena continúa trabajando para la mejora continua de los sistemas de contratación. La Compañía actualiza periódicamente la información relevante sobre los procesos de contractuales en la página web de la Compañía, adaptando el sistema de contratación a los requisitos de digitalización. Asimismo, pone a disposición de los licitantes los pliegos y toda la documentación asociada, tramitando prácticamente la totalidad de los expedientes de manera electrónica.

Otras herramientas, como el manual de usuario, el centro de soporte o el buzón para consultas en tiempo real, refuerzan los mecanismos de digitalización de los procesos y tienen por objetivo facilitar la comunicación con los proveedores y arrendatarios para evitar posibles problemas derivados de la falta de familiaridad con los medios electrónicos.

En España, se dispone de dos landing page específicas, Portal de contratación de proveedores de Aenay el Portal Aena Empresas, donde se publican los expedientes y contratos menores, pliegos, licitaciones comerciales, adjudicaciones y otra información adicional relativa a las licitaciones¹³⁵. Asimismo, en la Plataforma de Contratación del Sector Público se publican los distintos anuncios de las contrataciones de proveedores. Adicionalmente se dispone de la plataforma electrónica de presentación de ofertas y centro soporte (para la respuesta vía correo electrónico del centro soporte a dudas o problemas técnico-funcional en el proceso de presentación de ofertas por parte de los licitadores). Todo lo anterior se complementa con buzones de correo electrónicos específicos:

- portalcontratacion@aena.es, disponible para obtener información sobre el proceso de participación en las licitaciones de proveedores, y sus homólogos comercial@aena.es o facturacion@aena.es para el caso de contrataciones comerciales.
- portalclientesoportetecnico@aena.es soporte técnico para la resolución de dudas o problemas en caso de problemas técnicos.
- Direcciones de contacto de las unidades responsables de los expedientes.
- En lo que respecta al Aeropuerto de Murcia, dispone de un portal de contratación específico. Y para cualquier consulta relacionada con clientes y facturación, los proveedores pueden dirigirse a rmanufacturacion@aena.es

En Reino Unido, se dispone de un portal de licitaciones electrónicas propio (In-Tend Procurement Portal). Tras la contratación del proveedor, se ofrece la posibilidad de establecer la comunicación con el mismo a través de reuniones on-line o en persona. El sitio web de del Aeropuerto de Londres-Luton, así como correos electrónicos específicos (como los del equipo de compras), son portales y herramientas existentes para facilitar la comunicación con las partes interesadas internas y externas.

Por otro lado, en Brasil, los aeropuertos de la Compañía los proveedores disponen de correos electrónicos y Sitios en Sharepoint para la resolución de consultas. Además, desde 2022 se dispone también de la Herramienta SAP Ariba, para facilitar la comunicación con los proveedores de forma adicional al correo electrónico central del equipo de contrataciones.

Evaluación continua del riesgo de la cadena de valor

Los riesgos asociados a la contratación de terceros, al propio proceso de contratación o a la ejecución del contrato son identificados a través del modelo de gestión y control de riesgos de la Compañía.¹³⁶

¹³⁴ Ver capítulo "Enlaces de interés."

¹³⁵ Además, en cumplimiento con la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, acceso a la información pública y Buen Gobierno, la Plataforma de Contratación del Sector Público, publica toda la información relativa a la contratación de proveedores, comerciales, contratos menores adjudicados o datos Estadísticos de contratos adjudicados.

¹³⁶ Además, se dispone de varias herramientas para garantizar el control, la supervisión y mitigación de riesgos asociados a la cadena de valor. Por ejemplo, en España los riesgos del ámbito de la contratación de proveedores están definidos e incorporados en la matriz del Sistema de Control Interno de Información Financiera (SCIIF) de la Dirección de Contratación de Aena, con la periodicidad de ejecución y seguimiento que está establecida en cada uno de ellos. En Reino Unido, los riesgos quedan identificados en el registro de riesgos de contratación. Asimismo, en todos los pliegos se incluyen cuestiones específicas para evaluar posibles riesgos asociados.

Principales posibles riesgos asociados a la cadena de suministro	Herramientas para su control, supervisión y mitigación	Principales medidas de mitigación y control adoptadas
<p>Derechos humanos y derechos laborales</p> <p>Prohibición de trabajo infantil y forzoso.</p> <p>Prohibición de discriminación</p> <p>Respecto a la libertad de asociación y negociación colectiva</p> <p>Prohibición de abuso o trato inhumano o cualquier forma de esclavitud moderna</p> <p>Seguridad e higiene en el trabajo</p> <p>Pago de salarios y remuneración justa</p> <p>Horas de trabajo</p> <p>Trabajo regular</p>	<p>Código de conducta para proveedores en España, Reino Unido y Brasil</p> <p>Política de derechos humanos</p>	<p>Inclusión de cuestiones ESG en los procesos de licitación y en la ejecución</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Incluye la obligación de actuar dentro de los más exigentes niveles de seguridad, prevención de riesgos laborales y respeto medio ambiental. ◦ Especifica el rechazo a cualquier práctica fraudulenta o corrupción. ◦ Incorporan cláusulas específicas de responsabilidad corporativa del proveedor, contratista o arrendatario, desempeño social, ambiental y de gobierno, y respeto de los derechos humanos. ◦ Incluye requisitos específicos, en materia social, medioambiental y de gobierno, exigidos en la ejecución del contrato ◦ Incorporan posibles penalizaciones en caso de incumplimiento, que puede derivar incluso en la resolución contractual. <p>Cualificación y evaluación de proveedores y clientes.</p> <p>Antes de iniciar relaciones comerciales vinculantes se requiere que los proveedores y clientes cuenten, en la medida de lo posible, con protocolos y controles anticorrupción y suscriban una cláusula anticorrupción (salvo que por la naturaleza de la relación u otras circunstancias se justifique la unidad proponente considere que no es necesario).</p> <p>Cláusulas de obligado cumplimiento en los pliegos de contratación sobre prevención de riesgos laborales, protección del medio ambiente, seguridad operacional y aeroportuaria, y demás condiciones y obligaciones laborales y sociales.</p>
<p>Seguridad y calidad de los servicios</p>	<p>Código de conducta para proveedores en Reino Unido y Brasil</p>	<p>Anexo de comprobación de altas en la Seguridad Social.</p> <p>Definición de prohibiciones e incompatibilidades para contratar con Aena (sanción con carácter firme por infracción grave, falseamiento de competencia, integración laboral y de igualdad de oportunidades y no discriminación de las personas con discapacidad, por infracción muy grave medioambiental, etc).</p>
<p>Compromiso medioambiental</p> <p>(mitigación y adaptación al cambio climático, la minimización y consumo de recursos – consumo energético, calidad del aire, huella hídrica -, la reducción de la contaminación acústica y la gestión de residuos, la promoción en sus actividades de la economía circular y la protección de la biodiversidad)</p>	<p>Política de sostenibilidad</p>	<p>Certificados de implantación de sistemas de gestión ambiental y de calidad (ISO 14001 e ISO 9001 o similares), garantía de cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo, como criterios de solvencia técnica en algunos pliegos de contratación.</p> <p>Intercambio de buenas prácticas medioambientales para fomentar la mejora continua de los productos/servicios prestados y contribuir al desarrollo sostenible.</p> <p>Sistema de evaluación de proveedores: evaluación de programas medioambientales y sociales implementado por los licitadores en el proceso de valoración técnica.</p>
<p>Integridad, respeto a la legalidad y comportamiento ético</p> <p>Lucha contra la corrupción, tráfico de influencias y defensa de la competencia</p> <p>Conflictos de intereses</p>	<p>Política contra la corrupción y el fraude</p>	<p>Póliza de responsabilidad civil y seguro de accidentes, estar al corriente de pagos de Seguridad Social, Agencia Tributaria, Registro Civil, etc.</p> <p>Asunción de la Política de Derechos Humanos de Aena, en caso de no disponer de Política propia, (y, por ende, de los Principios del Pacto Mundial, - iniciativa de la que Aena forma parte y cuya observancia se recoge expresamente en la misma-), así como de todos los compromisos específicos.</p>
<p>Confidencialidad de la información</p> <p>Transparencia y fiabilidad de la información</p> <p>Seguridad y los derechos en las comunidades</p>	<p>Política de gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética y salud y seguridad</p> <p>Política de Seguridad Operacional</p> <p>Política de Seguridad de la información</p>	<p>Seguimiento del proveedor por parte del director del expediente durante la vigencia del contrato y verificación del cumplimiento de las condiciones especiales de ejecución.</p> <p>Seguimiento de indicadores en materia de salud y seguridad.</p> <p>En los aeropuertos de Aena en Brasil, el control y supervisión se realiza mediante auditorías externas (documentación, registro de las horas laborales etc.), contribuyendo a mitigar el riesgo de trabajo forzoso u obligatorio.</p> <p>Por la naturaleza de su cadena de suministro, el riesgo de producirse casos de trabajo infantil es considerado insignificante.</p> <p>El marco jurídico aplicable en las áreas geográficas en las que Aena opera favorece que no se hayan identificado riesgos significativos asociados a la vulneración de los derechos de libertad de asociación y negociación colectiva</p>

Otros riesgos asociados a la cadena de valor:

- Protección de los derechos humanos. La participación en cualquier licitación implica la asunción por parte de los licitadores -y del ulterior adjudicatario del Contrato- de cumplir con los más altos estándares nacionales e internacionales en materia de derechos humanos y ética. En caso de no disponer las anteriores de un código de conducta, ético o similar y una política en materia de derechos humanos, las empresas licitadoras y la adjudicataria se comprometen a cumplir con los más altos estándares en la materia, adhiriéndose a los principios y valores de actuación definidos respectivamente en el Código de Conducta de Aena y en la Política de Derechos Humanos de Aena.
- Privacidad del personal: en seguimiento de la política establecida a tal fin, y de acuerdo con la legislación vigente¹³⁷, Aena informa al personal de empresas colaboradoras acerca del tratamiento de sus datos personales por parte de las empresas del Grupo Aena o los proveedores de servicios de las mismas (para más información, ver el Capítulo 1).
- Protección de la salud y seguridad de los proveedores: la inclusión de cláusulas específicas en pliegos, a través de las cuales el adjudicatario se compromete a cumplir con las obligaciones impuestas derivadas de la ley, y demás reglamentación y normativa aplicable, sirve para mitigar este riesgo asociado a la cadena de valor (ver Capítulo 5).
- Seguridad Operacional y Aeroportuaria: con el objetivo de fijar los requisitos que aplican a terceros para dar cumplimiento al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y a la normativa vigente en materia de Seguridad Aeroportuaria, así como determinar los criterios que rigen las relaciones entre el aeropuerto y los proveedores externos en esta materia, también se incluye las cláusulas correspondientes a en los pliegos (ver Capítulo 6).
- Condiciones laborales: los Pliegos de cláusulas administrativas incluyen una serie de cláusulas que garantizan la obligatoriedad de respetar aspectos como el empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno, la igualdad de oportunidades y la no discriminación, la no admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna en ninguna de sus formas, la remuneración justa e igualitaria, entre otras. También, en caso de incumplimiento por parte de terceros, estos mismos pliegos incluyen penalizaciones. Asimismo, a través del DEUC, el adjudicatario está obligado a facilitar información y certificaciones respecto al pago de las cotizaciones a la seguridad social y los impuestos.
- Motivos de exclusión. El DEUC contempla motivos de exclusión para los licitadores.

Entre ellos:

- Participación en una organización delictiva, de una condena en sentencia en firme que se haya dictado, como máximo, en los cinco años anteriores.
- Que el propio operador económico, o cualquier persona que sea miembro de su órgano de administración haya sido objeto de condena por cuestiones relacionadas con corrupción, fraude, por delitos de terrorismo, delitos ligados a las actividades terroristas, por blanqueo de capitales o financiación del terrorismo, trabajo infantil y otras formas de trata de seres humanos.
- Por incumplimiento de las obligaciones relativas al pago de impuestos.
- Por incumplimiento de las obligaciones relativas a las cotizaciones a la seguridad social.
- Por incumplimiento de las obligaciones en el ámbito del Derecho medioambiental, social y laboral.

Todo lo anterior se incluye en las distintas licitaciones, si bien adaptándolo al tipo de expediente y la naturaleza de los proveedores. Así, a modo de ejemplo, en relación a estos aspectos, por tipología de contrato (en obras en suministros, en servicios), se incluyen criterios como:

En obras:

- Utilización de materiales de construcción / productos / equipos con eco-etiquetas reglamentarias (Tipo I y III).
- Reutilización de materiales/productos y/o reciclado de residuos no peligrosos de construcción y demolición en la propia obra o en otras.
- Utilización de vehículos de obra con etiqueta ambiental “Cero emisiones” y maquinaria / equipos de construcción “Cero emisiones”.
- Utilización eficiente del agua en la obra – Cálculo de huella hídrica según norma ISO 14046: Cálculo del agua consumida para obtener como resultado la obra terminada (m³).
- Compromiso de presentación de certificación “Huella hídrica verificada” auditada de acuerdo a la Norma ISO 14046 a la finalización de la obra.
- Presentación de un plan de movilidad bajo en emisiones para empleados en la obra.
- Compromiso de gestor autorizado de residuos de obra.

En suministros:

- Utilización de materiales para la fabricación o suministro de productos / equipos con ecoetiquetas reglamentarias (Tipo I y III).

¹³⁷ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (RGPD) y la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y Garantía de Derechos Digitales.

- Producto o equipo con ecoetiqueta reglamentaria (Tipo I y III).
- Utilización acreditada de materiales reciclados en la fabricación del equipo / producto.
- Porcentaje en peso del producto / equipo o de las partes que lo integran susceptible de someterse a procesos de reciclaje (% en peso) al final de su vida útil.
- Huella de carbono calculada para la fabricación del producto / equipo de “cuna a puerta” o de “cuna a tumba” (en kg CO2 equivalente).
- Huella de carbono calculada del producto / equipo durante su uso anual (en kg CO2 equivalente).
- Verificación por entidad independiente del cálculo de huella de carbono de todo el ciclo de vida del producto según la norma ISO 14067.
- Utilización eficiente del agua en la fabricación del producto – Cálculo de huella hídrica según norma ISO 14046: Cálculo del agua consumida para obtener como resultado el producto terminado (m3).
- Presentación de certificación “Huella hídrica verificada” auditada de acuerdo a la Norma ISO 14.046.

En servicios: Servicios de carácter general o intensivos en personal

- Certificación EEE (Etiqueta Ecológica Europea) para servicios de limpieza.
- Utilización de vehículos del servicio con etiqueta ambiental ECO ó “Cero emisiones” y maquinaria / equipos “cero emisiones”.
- Sesiones de concienciación ambiental a empleados impartidas por la propia empresa adecuadas al entorno donde desarrollan su actividad en Aena.
- Criterios para reducir el despilfarro alimenticio en servicios de restauración (cantinas aeropuertos / SSCC / Servicios de restauración como proveedores).

En línea con lo anterior, Aena ha incorporado anexos y cláusulas en el Pliego de Cláusulas Particulares según tipología de contrato, con el propósito de medida de mitigación a posibles riesgos asociados a la contratación de terceros. A continuación el detalle de los anexos por tipología de contrato:

Contratos de servicios:

- Anexo IV: Prevención de riesgos laborales.
- Anexo V: Protección del medio ambiente:

- Anexo VI: Seguridad operacional, haciendo referencia a cumplir, íntegramente, las obligaciones que impone, a los usuarios de ésta, la Normativa de Seguridad en Plataforma, las normas e instrucciones que la complementan y cualesquiera otras que, a nivel local, hayan sido establecidas por la Dirección del aeropuerto en cumplimiento de las obligaciones recogidas en el Reglamento (CE) Nº 1108/2009, de 21 de Octubre.
- Anexo XV: Cláusula de confidencialidad.
- Anexo XVI: Cláusula anticorrupción y fraude.
- Anexo XVIII: Sostenibilidad Social. Código de Conducta de Aena y Política de Derechos Humanos.
- Anexo XXI: Ciberseguridad y seguridad de la información.

Contratos de obra:

- Cláusula 43.- Prevención de riesgos laborales.
- Cláusula 44.- Protección del Medio Ambiente: Costes de las medidas para el cumplimiento de obligaciones medioambientales; Información y comunicación general y de incidentes; Requisitos previos al inicio de actividad y mecanismos de seguimiento; Acceso a instalaciones y documentación para el cumplimiento de los requisitos ambientales; Gestión de residuos; Almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas; Condiciones de utilización de vehículos / maquinaria; Emisiones a la atmósfera; Vertidos; Finalización de actividad; Incumplimientos y penalidades
- Cláusula 45.- Seguridad operacional.
- Cláusula 46.- Seguridad aeroportuaria.
- Anexo XI: Cláusula confidencialidad
- Anexo XIV: Cláusula Anticorrupción y fraude
- Anexo XVI: Comprobación altas en seguridad social
- Anexo XIX: Declaración de confidencialidad de datos y documentos.
- Anexo XX: Ciberseguridad y de Seguridad en la información
- Anexo XXI: Sostenibilidad social

Asimismo, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se revisan individualmente los contratos con el fin identificar riesgos potenciales, que quedan registrados en el *Procurement Risk Register*. Para poder mitigar estos riesgos, en los pliegos de contratación se incorporan un conjunto de criterios, entre ellos relacionados con aspectos ESG. También, mientras el contrato se encuentre vigente, las áreas de servicio hacen un seguimiento y supervisan los posibles riesgos, a efecto de evitar que se materialicen.



Además, durante el proceso de adquisición, a los proveedores potenciales se les hacen preguntas sobre sus prácticas ambientales y de sostenibilidad.

Por su parte, en Brasil se llevan a cabo unos análisis de solvencia económica, financiera y laborales de los proveedores, teniendo en cuenta los indicadores representativos, para asegurar la correcta ejecución de los trabajos. Concretamente, en lo que respecta a la evaluación de aspectos legales/laborales, se realiza una monitorización mensual - especialmente a aquellos proveedores que ejecutan sus trabajos en las instalaciones aeroportuarias- y mensualmente se requieren comprobantes del correcto cumplimiento del pago de los salarios.

El marco jurídico aplicable en las áreas geográficas en las que el Grupo Aena opera favorece que no se hayan identificado riesgos significativos asociados a la vulneración de los derechos de libertad de asociación y negociación colectiva. Asimismo, por la naturaleza de los servicios desarrollados por los proveedores, el riesgo asociado a la mano de obra infantil es insignificante (ver capítulo 3).

Para los servicios continuos prestados en las unidades u oficinas centrales, se aplica el proceso de gestión de riesgos de proveedores, lo cual incluye el monitoreo del cumplimiento de las obligaciones laborales de los proveedores.

4.3. El proceso de adquisición y compras

(GRI 3-3)

El compromiso de Aena con la sostenibilidad se traslada a lo largo de su cadena de valor incorporando consideraciones (cualitativas y/o cuantitativas) de índole social, medioambiental y de innovación y desarrollo, a lo largo de todo el proceso de contratación, desde su fase inicial -licitación, en la que se define la necesidad y se procede a la contratación de los servicios-, hasta la fase en la que se ejecuta el contrato.

Proceso de adquisición y compras sostenible							
Cumplimiento con la legislación vigente	Objeto del contrato	Garantía definitiva	Solvencia económica y financiera	Solvencia técnica o profesional	Criterios de exclusión	Evaluación técnica	Póliza de responsabilidad civil y seguro de accidentes, pagos de Seguridad Social, Agencia Tributaria, Registro Civil, etc
Actuar con respeto de la normativa vigente en cada una de las jurisdicciones en las que la Compañía desarrolla su actividad.	Especial atención en aquellos contratos en los que se puedan incluir innovaciones tecnológicas, sociales o ambientales, se aporta especial consideración.	La obligación de constituir garantía definitiva puede ser eximida al adjudicatario.	Forma de asegurar que el proveedor es capaz de atender los compromisos adquiridos.	Los criterios de obligado cumplimiento se pueden complementar con criterios de solvencia técnica adicionales, en base a lo determinado por parte de la unidad proponente, como el "Certificado de implantación del Sistema de Gestión Ambiental (ISO 14001 o similar)", el "Certificado de implantación del Sistema de Gestión de Calidad (ISO 9001 o similar)", o la garantía de cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo	Fundamentales para la correcta ejecución del contrato.	Mediante criterios de valoración técnica con los que se analizan las ofertas, debiendo ser formulados de manera objetiva, con pleno respeto a los principios de igualdad, no discriminación, transparencia y proporcionalidad, incluyendo también criterios medioambientales y sociales.	Indispensables en ciertas contrataciones que den respuesta adecuada a las circunstancias.

4.3.1 Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación

(GRI 308-1; 414-1)

Determinación del objeto del contrato

El objeto del contrato debe de ser determinado en base a las necesidades o funcionalidades concretas que busca satisfacerse -sin cerrar una solución única-. Por ello, cuando se elaboran los pliegos se deben tener en cuenta factores innovadores, tecnológicos, sociales o ambientales que permitan mejorar la eficiencia y sostenibilidad de los bienes, obras o servicios que se pretende contratar.

En esta línea, los pliegos se elaboran teniendo en cuenta criterios de accesibilidad o de protección ambiental, entre otros. Destaca por ejemplo, en España, los Pliegos para la contratación de servicios de agentes de handling que incluyen requisitos de sostenibilidad que discurren por una máxima antigüedad de medios (10 años para jardineras, por ejemplo), un porcentaje mínimo de vehículos sostenibles y un compromiso a futuro para llevar a cabo un incremento gradual. Estas exigencias guardan relación con los objetivos del Plan de Acción Climática, en la que tiene previsto que la flota de handling sostenible para 2023 sea del 23%, que en 2025 sea del 40% y en 2030 llegue al 78% (ver Capítulo 2).

Adicionalmente, en las memorias de inicio de expediente, el director del expediente está obligado a indicar la posibilidad de reserva de contrato a centros especiales de empleo y empresas de inserción reguladas en la Ley 44/2007, de 13 de diciembre, con el fin de favorecer la integración laboral de trabajadores con discapacidad.

Criterios de solvencia técnica o profesional

La metodología para asegurar que se incorporan y aplican criterios de solvencia técnica de los licitadores que concurren a los procesos de contratación de Aena en España, en función de la naturaleza de cada contrato, queda también establecida en la Guía para la evaluación técnica de expedientes de proveedores. La determinación y aplicación de estos criterios es responsabilidad de la unidad proponente, los cuales varían en base a la naturaleza y tipología del contrato (obra, servicio, suministro o comercial). Una vez incluido como criterio de solvencia, su cumplimiento es de carácter obligatorio para poder optar al contrato.

Para acreditar la solvencia técnica, dentro de los criterios de adjudicación de los pliegos se pueden incorporar criterios cualitativos con consideraciones de tipo medioambiental o social. Por ejemplo:

- **Ámbito medioambiental:** la experiencia o desempeño en este sentido se puede acreditar mediante la solicitud de certificados de gestión a las empresas licitadoras - certificado de implantación del Sistema de Gestión Ambiental o del Sistema de Gestión de Calidad (ISO 4001, ISO 9001 o similar)- o emitido u homologado por una entidad acreditada a tal efecto por la legislación española o comunitaria-. En la contratación acreditada a tal efecto por la legislación española o comunitaria-. En la contratación comercial los pliegos técnicos de arrendamientos especifican que, en caso de la ejecución de obras, se deben incluir, entre otros aspectos, el seguimiento de procedimiento medioambiental, para lo que se presentará el Plan de Vigilancia Ambiental debidamente cumplimentado en el pliego del proyecto.
- **Asuntos sociales:** en algunos pliegos de suministros se puede requerir la garantía de cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo mediante declaración de compromiso de aplicación de los sistemas de gestión de la cadena de suministro. Asimismo, tanto en los pliegos de obras como de servicio y suministro se puede solicitar como criterio de solvencia técnica declaración mediante compromiso de los títulos académicos y profesionales del empresario y de los directivos de la empresa exigidos en los pliegos y, en particular, del responsable o responsables de la ejecución del contrato, así como de los técnicos encargados directamente de la misma.

Este tipo de prácticas también se realizan en Reino Unido y Brasil, como parte de sus procesos de selección.

- En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los pliegos de contratación tienen incluidos requerimientos de solvencia técnica en materia social y ambiental, que deben ser acreditados mediante certificaciones, referencias, etc. Tras recibir estas acreditaciones, se someterá a los proveedores a un análisis y evaluación.
- En los aeropuertos de Aena en Brasil se dispone del Patrón de Cláusulas Administrativas Particulares ("PCAP"), el cual describe los requisitos legales y de solvencia económica que los proveedores deben cumplir. Estos están determinados por el área solicitante. Por ejemplo, algunos aspectos que se solicitan son aquellos relacionados con materia ESG. Como consecuencia, estos deberán acreditar su capacidad técnica para participar en el proceso de licitación y consecuente adjudicación. Adicionalmente, se desarrolla un proceso de homologación (*background check*) de las prácticas y registros del proveedor, mediante el cual se analizan registros y desempeño previo (posibles demandas por motivos de corrupción, prácticas de esclavitud, o incumplimiento de obligaciones laborales (materializadas en un número alto de procesos y condenas, etc). Finalmente, se lleva a cabo el proceso de movilización, mediante el que se verifica si los vínculos laborales entre empresario y trabajador son regulares y dan cumplimiento a la legislación vigente.

Evaluación técnica de ofertas

Los criterios ESG son también determinantes para evaluar técnicamente las ofertas presentadas.

La aplicabilidad de estos criterios y su ponderación en la puntuación global depende de la necesidad, naturaleza y el tipo de contrato (obra, servicio, suministro, comercial). Es decir, su utilización está ligada a que se consideren aspectos importantes para la ejecución del contrato en cuestión.

En Aena, con la entrada en vigor de la “Guía para la evaluación técnica” durante el ejercicio 2023, se ha fomentado la aplicación de criterios que tienen en cuenta aspectos sociales, de innovación y medioambientales. Estos están alineados con los objetivos estratégicos establecidos en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-203.

A modo de ejemplo, caben destacar los criterios de carácter medioambiental. La guía incluye cláusulas tipo relacionadas con la descarbonización, gestión sostenible del agua o el uso de recursos. Por ejemplo, la utilización de materiales de construcción / productos / equipos con ecoetiquetas reglamentarias, la reutilización de materiales/productos y/o reciclado de residuos no peligrosos de construcción y demolición en la propia obra o en otras, etc.

En función del grado de exigencia y cumplimiento de estos requisitos, la puntuación otorgada en la evaluación técnica se ve incrementada. Beneficiando de esta manera a aquellos proveedores que garantizan un mejor desempeño en sostenibilidad.

Durante el año 2023 en España, 39 proveedores de expedientes de naturaleza obra y gestión centralizada han sido evaluados por criterios ambientales y 37 por criterios sociales, lo que supone un 5,6% y un 6,1% sobre el total de proveedores de expedientes adjudicados (839 proveedores) respectivamente.

El importe adjudicado de expedientes de naturaleza obra y gestión centralizada que han sido evaluados por criterios sociales (149,13 M€) supone un 5,4% sobre el total del importe adjudicado de expedientes (2.753,2 M€), mientras que el importe adjudicado de expedientes de naturaleza obra y gestión centralizada que han sido evaluados por criterios ambientales (175,4 M€) supone un 6,4% sobre el total del importe adjudicado de expedientes. En Reino Unido han sido filtrados por este tipo de criterios el 100% de los mismos. Por su parte, en los aeropuertos de Aena en Brasil, un proveedor fue evaluado por criterios ambientales, lo que supone un 0,1% sobre el total del importe adjudicado a expedientes y 60 por el cumplimiento de criterios sociales (60,4% sobre el importe adjudicado).¹³⁸

En lo que respecta a los pliegos de contratación comercial, cabe destacar la nueva licitación de los contratos de arrendamiento de los espacios destinados a tiendas libres de impuestos, que incluye aspectos ESG a efectos de su valoración en la oferta técnica, suponiendo un 10% de la puntuación global.

- Criterios carácter social: se pueden incluir criterios específicos, como disponer de certificado SA 8000 Gestión Responsabilidad Social, Certificado ISO 45.001 Seguridad y Salud en el trabajo, certificado de igualdad de género /retributiva AENOR. Con este tipo de criterios se trata de valorar la disponibilidad de sistemas y metodologías probadas sobre la aplicación de diversos aspectos adicionales a los tradicionalmente utilizados como criterios de solvencia técnica (certificados de sistemas de gestión ambiental y de calidad).
- Criterios relacionados con la innovación. Se tienen en consideración criterios de evaluación técnica como la utilización de tecnología innovadora que haya sido desarrollada por la empresa, acreditada mediante certificado de I+D+i y que sea de aplicación directa a la obra, la disponibilidad del certificado ISO 166.002 Sistema de Gestión I+D+i, entre otros.

De esta forma, la adjudicación de los contratos se lleva a cabo en función de la mejor relación calidad-precio (criterios económicos y cualitativos)¹³⁹.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también incluye criterios ESG para evaluar las ofertas, cuya ponderación puede ser determinante a la hora de elegir el proveedor.

Inclusión de cláusulas de desempate

En España, el artículo 147 de la Ley 9/2017 y el artículo 66.11 del RDL 3/2020 prevén cláusulas de desempate en aquellos casos en los que dos o más ofertas han obtenido la misma puntuación (con oferta económica similar). A través de las mencionadas cláusulas de desempate, se favorece a las empresas que garanticen la puesta en marcha de prácticas sostenibles y responsables en su desempeño y gestión habitual.

En Reino Unido, también existen cláusulas de desempate también se incorporan en los pliegos de contratación. Estas cláusulas están incluidas en la cláusula social que evalúa los criterios ESG.

En Brasil, no existen cláusulas de desempate en los contratos con proveedores.

El nuevo Plan de Igualdad contempla la introducción en los pliegos de la ley 9/2017 y del Real Decreto Ley 3/2020 del siguiente criterio de desempate: mayor porcentaje de mujeres empleadas en la plantilla de cada una de las empresas.

¹³⁸ Durante 2022, en España, 29 proveedores, que suponían el 25% sobre el total adjudicado, fueron evaluados por criterios ambientales y sociales. En los aeropuertos de Aena en Brasil en 2022 no se seleccionó a ningún proveedor por estos criterios.

¹³⁹ La adjudicación de los contratos se realiza en función de la mejor relación calidad-precio (criterios económicos y cualitativos).

Exención a la constitución de garantía definitiva

En seguimiento de la normativa española en vigor, el Órgano de Contratación de la Compañía tiene la posibilidad en determinados casos de eximir al adjudicatario de la obligación de constituir garantía definitiva. Los suministros de bienes consumibles, cuya entrega y recepción deba efectuarse antes del pago del precio, quedan especialmente afectados, al igual que los contratos dedicados a la prestación de servicios sociales o de inclusión social y laboral de personas pertenecientes a colectivos en riesgo de exclusión social.

4.3.2. Procesos de ejecución del contrato

(GRI 3-3)

Formalización del contrato

La firma del contrato por parte del adjudicatario (contratista o arrendatario) refleja su compromiso con aceptar el contenido de los pliegos en los que se encuentran, entre otras, disposiciones específicas en materia social (prevención de riesgos laborales, seguridad física y operaciones) y de protección del medio ambiente¹⁴⁰. A esto se une el fomento por parte de Aena de buenas prácticas que, si bien no tienen un carácter contractual, contribuyen a la promoción de la sostenibilidad de los productos y en la prestación de servicios.

El 100% de los adjudicatarios debe cumplir con las cláusulas contenidas en los contratos, estando sujeto a penalizaciones en caso de su incumplimiento. Entre las obligaciones en materia de sostenibilidad asumidas, destacan:

- Protección del medio ambiente: cumplir la legislación en materia de medio ambiente, así como las condiciones establecidas en los pliegos en relación, por ejemplo, a la correcta gestión de residuos, almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas, condiciones de utilización de vehículos y maquinaria, emisiones a la atmósfera o vertidos.
- Obligaciones laborales y sociales: entre ellas, se establece el compromiso de los contratistas de disponer de porcentajes mínimos de trabajadores fijos en plantilla, empleados con diversidad funcional, cumplimiento de las condiciones salariales de los trabajadores conforme al convenio colectivo sectorial que resulte de aplicación, o el cumplimiento de la legislación en materia laboral.

- Prevención de riesgos laborales: cumplimiento de la legislación vigente en materia de prevención¹⁴¹, dirigida a garantizar que los proveedores aseguren la protección de su salud y seguridad en el desarrollo de obras, suministros y servicios.
- Seguridad aeroportuaria y operacional¹⁴²: cumplimiento de toda la legislación vigente en materia de seguridad, así como estricto seguimiento de las órdenes e instrucciones emanadas de la autoridad aeroportuaria encaminadas a garantizar la seguridad de la actividad.
- Sostenibilidad social y derechos humanos. Asunción por parte de los licitadores -y del ulterior adjudicatario del Contrato- de cumplir con los más altos estándares nacionales e internacionales en materia de derechos humanos y ética. En caso de no disponer las anteriores de un código de conducta, ético o similar y una política en materia de derechos humanos, las empresas licitadoras y la adjudicataria se comprometen a cumplir con los más altos estándares en la materia, adhiriéndose a los principios y valores de actuación definidos respectivamente en el Código de Conducta de Aena y en la Política de Derechos Humanos de Aena.

Por otro lado, todos los proveedores en Reino Unido deben de cumplir con la normativa local aplicable en materia laboral (esclavitud, salario mínimo, igualdad, etc.) y medioambiental. En caso de incumplimiento de los criterios ESG indicados en el contrato, el Aeropuerto de Londres-Luton se reserva el derecho a rescindirlo, si bien suele reunirse el área de Servicios (responsable de hacer el seguimiento del cumplimiento de contratos) con los proveedores para buscar una solución posible y establecer planes de acción correctivos ante cualquier infracción.

Mientras, en Brasil se exponen las obligaciones y requisitos laborales y medioambientales en los pliegos y/o los documentos contractuales, estableciendo expresamente que cualquier incumplimiento de los mismos por parte del proveedor puede resultar en la suspensión y/o retención de los pagos (tras enviar una notificación formal inicial) hasta que se vuelva a dar cumplimiento a los mismos. Asimismo, todos los proveedores de servicios continuos que dispongan de trabajadores en las instalaciones aeroportuarias deben enviar mensualmente documentación que acredite el cumplimiento de todas las obligaciones laborales, garantizando el pago de todos los impuestos laborales, así como el pago de salarios y beneficios a sus empleados. También es obligatorio que se sometan al proceso de movilización de Seguridad y Salud en el Trabajo, asegurando que los profesionales trabajen con todos los equipos de protección adecuados al tipo de trabajo. Sólo se autoriza el inicio de sus labores cuando se aprueba el proceso de movilización de cada profesional individual. Por último, para algunos tipos de servicios es obligatorio presentar certificados gubernamentales tales como el emitido por la Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria brasileña para proveedores de gestión de residuos y limpieza en aeropuertos.

¹⁴⁰ Con carácter general, recogen en las cláusulas 39, 40, 41 y 42 de los pliegos de contratación correspondientes a RDL 3/2020 y 42, 43, 44 y 45 de los regidos por Ley 9/2017.

¹⁴¹ Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales demás reglamentación y normativa, aplicable en el ámbito de esta Prevención.

¹⁴² Ver Capítulo 6: Servicios Seguros y de Calidad.

Adicionalmente, en lo que respecta a contratación comercial, los pliegos de condiciones particulares incluyen condiciones ESG:

- Requisitos medioambientales relativos a la operatividad y mantenimiento de los espacios.
- La obligación de incluir un Plan de Vigilancia Ambiental debidamente cumplimentado por el arrendatario en el pliego del proyecto.
- Disposición de un Plan de reducción de plásticos de un solo uso o el fomento de la eficiencia energética de las instalaciones, lo cual es considerado en la valoración de la oferta técnica.

Los pliegos jurídicos, incluyen:

- El compromiso de cumplimiento con la normativa de sanidad, de seguridad aeroportuaria y medioambiental, entre otros, con el uso de plásticos de un solo uso, emisiones, gestión de residuos, vertidos, uso, de maquinaria, etc.
- La obligación de presentar un Plan de Vigilancia Ambiental consensuado con Aena, previo al inicio de la actividad, que se detalla la forma en la que se gestionarán y controlarán los potenciales impactos de la actividad en el medio ambiente, identificando la estructura organizativa encargada de la gestión, la planificación de actividades, las responsabilidades, las prácticas, los procedimientos, los procesos y los recursos dedicados a la finalidad de eliminar o reducir los posibles impactos (ver más información en Capítulo 2).
- Seguimiento periódico por parte de Aena del cumplimiento del Programa de Control Ambiental consensuado, o de cualquier otro aspecto de la empresa que pudiera afectar al Sistema de Gestión Integrado (SGI) de la Compañía.

Tanto los pliegos de condiciones particulares como los jurídicos¹⁴³, cuentan con medidas disciplinarias y sancionadoras que son aplicadas en caso de detección de incumplimiento de las obligaciones en materia medioambiental, salud pública y epidemias, social o laboral.

Condiciones especiales de ejecución del contrato

Los procesos de licitación que Aena lleva a cabo incorporan condiciones especiales de ejecución en materia social, laboral, ética o medioambiental e obligado cumplimiento por parte de los contratistas tanto a la hora de formalizar el contrato como durante toda la vigencia del mismo. Estas condiciones quedan indicadas tanto en el anuncio de licitación como en el PCP, no pueden tener una naturaleza discriminatoria y deben de ser compatibles con el derecho comunitario.

Las condiciones especiales de ejecución incluyen condiciones ESG que el proveedor ha de cumplir obligatoriamente, tanto a la hora de formalizar el contrato como durante la ejecución de los trabajos. Estas se incluyen en el 100% de los expedientes de contratación.

Los controles aplicables relacionados con el cumplimiento de las condiciones de los contratos públicos están plasmados en la normativa de contratación, al igual que incorpora la oportunidad de establecer sanciones económicas que pueden derivar incluso en la rescisión del contrato en caso de incumplimiento.

Este mecanismo se destaca como una de las herramientas a través de las cuales se puede garantizar el cumplimiento de los estándares y criterios ESG incluidos en los pliegos de contratación.

Todas las contrataciones de Aena incluyen cláusulas de carácter ambiental, laboral o social entre las condiciones especiales de ejecución del contrato, que pueden dar lugar a penalizaciones o resolución del contrato en caso de incumplimiento.

La responsabilidad de la supervisión de la correcta ejecución del expediente, conforme a lo establecido en las condiciones especiales de ejecución, recae sobre la unidad proponente.

¹⁴³ El Director del Centro de Aena en el que se desarrolle la actividad desempeñada por el arrendatario notificará por escrito a la empresa la infracción cometida y la penalización que llevaría aparejada, concediéndole un plazo de diez días naturales para la presentación de cuantas alegaciones y pruebas estime pertinentes. A la vista de las mismas, el Director del Centro de Aena procederá a la imposición de la penalización a la que hubiere lugar o al archivo de las actuaciones y, en el caso de no ser competente en razón al presente contrato, efectuará propuesta de imposición de la penalización al órgano de Aena que fuera competente para ello.

Condiciones especiales de ejecución del contrato

Incluyen aspectos como: el porcentaje mínimo de trabajadores fijos en la empresa o de trabajadores con discapacidad o con exclusión social; pago puntual de salarios a los trabajadores; reducción, reutilización y reciclado de residuos; gestión sostenible del agua; sistema de vigilancia medioambiental; o estar al corriente de pago con subcontratistas o suministradores.



Obligaciones laborales y sociales

Incorpora cuestiones como: hacer efectivos los derechos reconocidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad, en un porcentaje superior al que exige la legislación nacional; promover el empleo de personas con especiales dificultades de inserción en el mercado laboral, en particular de las personas con discapacidad o en situación o riesgo de exclusión social; eliminar las desigualdades entre hombre y mujer en dicho mercado.



Obligaciones de prevención de riesgos laborales

Cumplimiento de aspectos obligatorios en prevención de riesgos laborales de acuerdo con la legislación vigente, con el fin de garantizar la seguridad y salud en el trabajo y el cumplimiento de convenios sectoriales; así como la implementación de medidas para prevenir la siniestralidad laboral.



Obligaciones medioambiente

Incluyen aspectos relativos a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero; el mantenimiento o mejora de los valores medioambientales que puedan verse afectados por la ejecución del contrato; una gestión más sostenible del agua; el fomento del uso de envases reutilizables; la promoción del reciclado de productos.

Algunos ejemplos de condiciones especiales de ejecución que figuran en los pliegos de licitación

Obligaciones laborales y sociales

Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadores fijos igual o superior al 20%.

Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadoras que, sobre el total de nuevos empleos que se realicen, sea igual o superior a la media nacional en el sector de la construcción, siempre que la disponibilidad del mercado laboral de la construcción lo permita.

Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadores con discapacidad o en situación o riesgo de exclusión social superior al 1%, siempre que la disponibilidad del mercado de la construcción lo permita.

Pago puntual de los salarios al personal y cumplimiento de las condiciones salariales derivadas del convenio colectivo que resulten de aplicación.

Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadoras que, sobre el total de nuevos empleos que se realicen, sean igual o superior a la media nacional en el sector de las empresas de ingeniería y oficinas de estudios técnicos, etc.

Estar al corriente de pago el contratista con los subcontratistas o suministradores que participen en los contratos.

Obligaciones de prevención de riesgos laborales

Ejecutar la obra cumpliendo estrictamente la legislación sobre prevención de riesgos laborales.

Proveer, a los trabajadores que ejecuten la obra, de la información y formación adecuada sobre los riesgos de la actividad que desempeñen, de las medidas preventivas y equipos de protección individual u otros medios de protección precisos para su realización.

En Brasil, se debe presentar toda la documentación de salud laboral y seguridad antes del ingreso del empleado en el sitio donde ejecutará el trabajo. Se hace la evaluación de esta documentación en el proceso de gestión de riesgos de proveedores

Obligaciones de medioambiente

Fomento de la reducción, reutilización y reciclado de los residuos.

Establecimiento de un sistema de vigilancia ambiental que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras, relacionadas con el objeto del contrato. El contratista establecerá una serie de indicadores que proporcionen la forma de estimar la realización de estas medidas y sus resultados.

Reciclado de productos y el uso de envases reutilizables.

Gestión sostenible del agua.

Seguimiento y evaluación de proveedores

En Aena, se determinan los mecanismos de seguimiento del cumplimiento de las cláusulas de los contratos a proveedores y arrendatarios en los propios pliegos de contratación, así como las medidas disciplinarias a aplicar en caso de incumplimiento.

En el caso de los pliegos de proveedores, el Director del Expediente se erige como responsable del seguimiento del contrato en ejecución, lo cual implica la vigilancia, supervisión y comprobación de que se cumplen los requisitos (criterios sociales y medioambientales) y niveles de calidad definidos en el pliego de prescripciones técnicas del expediente. Si este fuera el caso, el Director del Expediente genera la correspondiente certificación de conformidad de ejecución, en base a la periodicidad establecida en el contrato.

En concreto, se dispone de un Procedimiento de control y seguimiento de empresas, adaptado a la realidad de algunos aeropuertos, donde se disponen de unas instrucciones para garantizar el correcto control y seguimiento del desempeño ambiental de los

proveedores. Entre las medidas que incorpora, se incluyen algunas como el deber de conocer la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo por parte de los proveedores, contratistas y arrendatarios y el establecimiento de un Plan de seguimiento, donde se determinan las periodicidades adecuadas a cada empresa en función de los aspectos ambientales que puedan generar las distintas actividades de las empresas, y el grado de adecuación a los requisitos legales vigentes en materia de gestión ambiental en que se encuentre la correspondiente empresa. También recoge cómo se debe proceder en caso de detección de irregularidades y las medidas a aplicar. Así, por ejemplo, si durante la realización de los seguimientos se detectan malas actuaciones reiteradas que sean atribuibles a falta de formación, se solicitará a la empresa la impartición de formación adecuada a su personal. Para garantizar la subsanación de las deficiencias identificadas, el responsable del seguimiento ambiental deberá comprobar en futuros ejercicios de seguimiento si la empresa ha tomado las medidas oportunas para subsanar la situación.

En lo que respecta a los pliegos de contratación comercial, es la Dirección del Aeropuerto, como representante de Aena, la que interpone las penalizaciones establecidas, en su caso. Por parte de la empresa arrendataria, se compromete a acatar cuantas medidas pueda adoptar dicha Dirección del Aeropuerto en el marco de la seguridad del Aeropuerto y por el servicio público al que el mismo se destina.

El desempeño de los proveedores en Reino Unido lo evalúa el área de Servicios a través de acuerdos sobre el nivel de servicios prestados o de indicadores clave de rendimiento, obligando a estas áreas a informar sobre la calidad de los servicios, suministros u obras realizadas por parte del proveedor tras la finalización del contrato. Cualquier posible incidencia con los proveedores se aborda mediante el establecimiento de reuniones o encuentros.

En Brasil, se ejecutan supervisiones mensuales de la ejecución de los trabajos. Para ello, el contratista debe remitir, por vía digital, la documentación necesaria para evidenciar el cumplimiento de las obligaciones incluidas en el contrato, además de certificados que demuestren que están al corriente del pago de impuestos. En caso de incumplimiento o si el proveedor no logra demostrar un cumplimiento de dichas obligaciones superior al 90%, se podrán aplicar retenciones sobre sus pagos hasta la regularización del envío de la documentación que acredite el cumplimiento de las mismas.

El incumplimiento de las cláusulas ESG puede suponer la anulación del contrato.

Impactos negativos en la cadena de suministro

(GRI 2-6; 2-26; 308-2; 407-1; 414-2)

La comunicación de los impactos negativos en la cadena de suministro se llevan a cabo en España a través del Director del Expediente y el Canal de denuncias, y en Reino Unido y Brasil mediante el *whistleblower channel* o el Canal de ética respectivamente (ver apartado 1.2.9. "Canal de Denuncias"), si bien en Brasil también se aceptan aquellas tramitadas mediante sus redes sociales, el departamento específico y, en el caso de los impactos ambientales, los comités externos de gestión de ruido de aeronaves y gestión de riesgo de fauna.

Asimismo, en Reino Unido se identifican y monitorizan proactivamente los potenciales impactos negativos significativos que pueden surgir de los contratos con terceros. Concretamente, se identifican todos los contratos (con especial atención a los relativos a servicios de construcción, ingeniería civil, agua y gas, entre otros muchos) como potenciales de cara a provocar impactos ambientales negativos significativos (como por ejemplo, el exceso de uso de energía, el uso de energía no renovable o la contaminación).

En el ejercicio 2023 no se han detectado proveedores cuya actividad haya resultado en un impacto ambiental negativo significativo. Tampoco se han expedido incidentes a través de los distintos canales, que hayan resultado en el acuerdo de mejoras, en la cancelación de pedidos o en la rescisión de contratos con proveedores por impactos ambientales negativos.

Asimismo, tampoco se han detectado proveedores cuya actividad haya resultado en un impacto social negativo significativo (entre los cuales destacan el desempleo así como la falta de oportunidades de formación y desarrollo, quedando mitigados a través de medidas como las cláusulas en los contratos), ni se han tramitado incidentes mediante los diferentes canales que hayan resultado en el acuerdo de mejoras, en la cancelación de pedidos o en la rescisión de contratos con proveedores del Grupo Aena por impactos sociales negativos.

Por último, durante el ejercicio 2023, tampoco se han identificado incidentes en relación a los derechos de libertad sindical, negociación colectiva, empleo de mano de obra infantil o trabajo forzado o no consentido en ninguna contratación con proveedores, ni se tiene constancia de haber recibido denuncias por los motivos anteriormente detallados.

Estudio de satisfacción de proveedores y clientes¹⁴⁴

El procedimiento de evaluación de la satisfacción del cliente de Aena en España describe la sistemática seguida en las unidades/centros de la Compañía e incluye un análisis del grado de satisfacción de arrendatarios y contratistas. La principal herramienta empleada para llevar a cabo este análisis consiste en la realización de encuestas, tras cuya valoración, se determinan e implementan las correspondientes acciones de mejora.

También se dispone de otras herramientas y canales para conocer las necesidades y expectativas de:

- Proveedores: reuniones con contratistas, grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio, reuniones, comités de usuarios, seguimiento y gestión de RQS, indicadores DORA, etc. Mediante estos canales se ha detectado, entre otras expectativas, la necesidad de mejorar los requisitos contractuales, incluyendo objetivos claros, alcanzables y estables; mejora de la transparencia; fomento de la igualdad de trato; agilidad en las tramitaciones.
- Socios prestadores de servicios a clientes de Aena y otros arrendatarios: grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio; análisis de resultados del servicio prestado (atributos comerciales de las encuestas ASQ y seguimiento de gestión de RQS); encuestas Salas VIP, parking y servicios comerciales; reuniones con arrendatarios; reuniones con agentes handling. Entre las expectativas identificadas se pueden citar la puesta en marcha de normas de actuación o requisitos asumibles o la estabilidad.

¹⁴⁴ Actuaciones no desarrolladas hasta la fecha en Brasil y Reino Unido. Si bien, en el Aeropuerto de Londres-Luton sí que realizan encuentros periódicos con proveedores locales, a fin de responder dudas y coadyuvarles en los procesos de contratación.

5-

Cuestiones sociales y relativas al personal

→ (GRI 2-22; 3-3)



Compromiso con los ODS



Promoción. Diversidad e Inclusión

Estabilidad laboral y desarrollo profesional.
Condiciones laborales y modelo retributivo justo.
Conciliación laboral/personal y motivación.
Atracción y retención de talento.
Formación y capacitación continua.
Comunicación bidireccional y continuada.
Nuevas tecnologías y herramientas colaborativas.
Igualdad y sostenibilidad.

Salud y bienestar

Bienestar laboral integral y flexibilidad.
Modelo de salud y seguridad en el trabajo, promovido desde el más alto nivel de la Compañía.
Enfoque proactivo para mantener los más altos niveles de seguridad y minimizar la exposición al riesgo.
Objetivos en materia de salud y seguridad.
Reducción del número de accidentes.
Medidas de conciliación y fomento de la salud y el bienestar para el 100% de los empleados.

Empleo estable y de calidad

Aena apuesta por la empleabilidad y el desarrollo profesional:
10.111 personas trabajadoras.
1.377 nuevas incorporaciones.
90 % contratos fijos.
95 % realiza su trabajo a jornada completa.

Organización del tiempo de trabajo y la desconexión

Política de Teletrabajo
Política de Desconexión Digital

Promoción de la Diversidad e Inclusión

Diversidad de género:
Las mujeres representan: **37,7 %** de la plantilla y el 50,0 % del Consejo de Administración.
II Plan de Igualdad
Diversidad generacional:
Impulso de la formación entre los más jóvenes a través de la participación en ferias de empleo, convenios con universidades, etc.

Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos

Estrategia de Employer Branding
Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton.
Promoción del empleo en el entorno local.
Programas de desarrollo:

- Programa "Mentoring: líderes desarrollando líderes".
- Programa Coaching.
- Programa transformación digital y cultural.

 El 100% de la plantilla participa en el Sistema de Gestión del Desempeño.

Sistema retributivo

Promueve un trato igualitario para los empleados y empleadas, no instaurando diferencias por razón de género, personales o de cualquier otro tipo.
1,6 % brecha salarial en 2023, en España. (2,2% en 2022)

2.600.631 € de inversión en programas de formación (3.163.757,05 € en el 2022).
100 % empleados han recibido formación (99,8% en el 2022).
114 Horas de formación al año (47 horas mujeres y 67 hombres). En el 2022, 130 horas de formación al año (56 horas mujeres y 74 para hombres).



Logros 2023

- 1 Obtención del distintivo de Igualdad en la Empresa (DIE), otorgado por el Ministerio de Igualdad, por destacar de forma relevante y significativa en la aplicación de políticas de igualdad de trato y de oportunidades con sus trabajadoras y trabajadores.
- 2 Premio al “Mejor Proyecto de RRHH en el Sector Público”, distinguida por SAP, dentro del evento anual HR Connect.
- 3 Obtención del puesto 16 entre las 50 compañías del “I Ranking de Empresas por la Igualdad” de la Fundación Woman Forward.
- 4 Premio a la contribución en la Formación. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Autónoma de Madrid.
- 5 Reconocimiento al compromiso con la discapacidad, otorgado por la entidad AFANIAS.
- 6 Reino Unido: Acreditación de salario digno (Living wage employer).

Introducción

(GRI 2-23; 3-3)

Durante el ejercicio 2023, la recuperación del tráfico aéreo a niveles previos a los de la pandemia de la covid-19 ha supuesto un nuevo reto para la Organización, especialmente para sus profesionales, que se han volcado para garantizar el mejor servicio. Al mismo tiempo, el inicio de la actividad de los nuevos aeropuertos en Brasil también ha supuesto un desafío para la Compañía, que se ha volcado en la atracción del mejor talento para dar respuesta a los nuevos retos.

En este contexto, Aena reconoce la administración efectiva de recursos humanos como un factor fundamental para el adecuado progreso de las operaciones de la empresa, conforme se establece en el marco del Plan Estratégico 2022-2026. Se trata de un habilitador clave para hacer que los aeropuertos de la red sean los más seguros, eficientes, sostenibles y acogedores del mundo, catalizadores de la economía y el turismo y generadores de valor para todos los grupos de interés, al mismo tiempo que se da respuesta a las necesidades de un entorno laboral cada vez más cambiante y exigente.

Así, en España, el Plan Estratégico 2022-2026 recoge las principales líneas de acción en materia de Personas:

- Cambio cultural y organizacional: evolución hacia una cultura más sostenible y una organización más ágil y colaborativa a través de la tecnología y nuevas formas de trabajo. Adicionalmente, esta línea busca incrementar el foco en el cliente e innovación y fomentar una cultura orientada al dato y a la toma de decisiones. Entre las medidas que se han iniciado en el 2023 para conseguir los objetivos de esta línea destacan: la incorporación de nuevos perfiles técnicos y el refuerzo de la capacidad de gestión de la organización.
- Desarrollo de capacidades: fomento de la empleabilidad y el desarrollo profesional a través de programas formativos específicos.
- Diversidad e inclusión: firme compromiso con la igualdad de oportunidades y la no discriminación; plasmado en el II Plan de Igualdad de Aena.
- Imagen pública: programa ambicioso de Employer Branding.

En la misma línea, en el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, recoge en la Estrategia de Negocio Responsable entre sus compromisos, el de “crecer con sus personas”, y contempla entre las principales líneas de actuación, la atracción y el desarrollo integral de sus profesionales, potenciando sus habilidades, el apoyo a la equidad, la diversidad, la inclusión y la retribución justa.

En Brasil, las prioridades estratégicas se centran en la captación y retención de talento, para dar cobertura, especialmente, a las nuevas necesidades, y en la adecuación de los recursos humanos al entorno cambiante. Así, en 2023, los esfuerzos se han centrado en la contratación de personal, el inicio de las operaciones de la nueva filial de Aena en el país, BOAB, y la integración de las dos empresas en lo que respecta a la gestión de personas.

Todos estos compromisos quedan recogidos en las políticas existentes en materia de gestión de personal, aplicables a las personas trabajadoras en España, Reino Unido y Brasil, que se encuentran disponibles en los correspondientes portales internos, para su consulta.

Riesgos en materia de gestión de personal

(GRI 3-3)

La naturaleza jurídica de Aena, como sociedad mercantil estatal y sociedad anónima cotizada, conlleva la aplicación de determinada regulación, entre otras materias, respecto a la contratación de personal. Los riesgos inherentes a la gestión de personas quedan registrados en el mapa de riesgos de Aena y son evaluados anualmente a través de *Key Risk Indicators*. Además, se han implementado diversas medidas y planes de acción detallados en el Plan Estratégico 2022-2026 y la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 con el objetivo de mitigar y/o reducir el nivel de riesgo asociado a estos desafíos.

Entre los planes de acción y medidas mitigadoras, cabe destacar, el Plan de Sucesiones, la participación en Estudios Retributivos, los programas de detección de potencial o la estrategia de *Employer Branding*. Estas medidas se centran en fomentar la identificación, reclutamiento y desarrollo del talento más destacado, proporcionando a los empleados las herramientas y conocimientos necesarios para adaptarse a un entorno en constante cambio.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton algunos aspectos identificados incluyen el posible paro en la actividad de los empleados, desarrollo de acciones específicas al objeto de ejercer presión en negociaciones, problemas en la gestión y los procesos, así como reclamos legales. Estos riesgos pueden surgir debido a la falta de capacitación extensiva de los gerentes en la gestión de personas o a reacciones bajo presión operativa. Para mitigar estos riesgos, se han implementado una serie de medidas, entre las cuales se incluyen:

- Formación continua del equipo y la dirección de recursos humanos.
- Revisión completa de los procesos anualmente.
- Retención de asesores legales y acceso a asesoramiento legal sólido.

- Introducción de canal de denuncia de irregularidades sobre el soporte y el producto del proveedor (Whistleblower channel).
- Revisión de un acuerdo formal para la participación abierta en diferentes asuntos, como cuestiones salariales.
- Elaboración de un acuerdo informal para trabajar dentro del "espíritu del acuerdo", es decir, fomentar una relación constructiva y de diálogo; que toma en consideración un modelo operativo revisado, para por ejemplo, servicios de asistencia en tierra evitando o eliminado el riesgo a interrupciones del servicio.

En lo referente a las oportunidades en gestión de personal, se encuentran algunas como:

- Oportunidad de mejorar la visibilidad y la colaboración entre departamentos y los gestores: desarrollar un liderazgo eficaz a través de programas de desarrollo y capacitación en habilidades básicas.
- Comunicaciones internas: oportunidad de consolidar las aportaciones y comentarios de los empleados a través de canales internos; promover contenidos entre departamentos, promover y reconocer esfuerzos individuales.
- Adoptar una cultura inclusiva: garantizar que todos los empleados se sientan seguros y aceptados mediante la creación de redes, la colaboración de liderazgo y las iniciativas de diversidad e inclusión, en asociación con salud y seguridad en el trabajo.
- Mejorar las condiciones de trabajo: £1 millón invertido en todo el Aeropuerto para mejorar varias áreas de trabajo. También, se analiza periódicamente el modelo de trabajo híbrido para facilitar una mayor flexibilidad.

En lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, el principal riesgo identificado se relaciona con la captación y retención de talento, en conjunto con la consolidación de su cultura corporativa.

Durante el último ejercicio no se ha materializado ningún riesgo significativo en materia de gestión de personal.



Normativa

Prioridades

España
Estabilidad laboral y desarrollo profesional.
Condiciones laborales y modelo retributivo justo.
Conciliación laboral/personal y motivación.
Diversidad e inclusión.
Atracción y retención de talento.
Formación y capacitación continua.
Comunicación bidireccional y continuada.
Bienestar laboral integral y flexibilidad.
Salud y seguridad.
Nuevas tecnologías y herramientas colaborativas.
Igualdad y sostenibilidad.

Reino Unido

Facilitar el talento.
Diversidad e inclusión.
Bienestar.
Pago justo.
Compromiso interno.
Colaboración.
Ambiente de trabajo.

Brasil

Retención y captación.
Fomento del sentimiento de pertenencia.
Modelo de gestión único y homogéneo en ambas sociedades.

Políticas y otras herramientas

España, Reino Unido y Brasil
Política de sostenibilidad.
Política de derechos humanos.
Política de relación con grupos de interés.
Código de Conducta.
Política de Calidad, medioambiente, eficiencia energética y salud y seguridad.
Política de selección miembros del Consejo de Administración.

España

Política de Formación | Política de Comprobación de la Competencia.
Política de Viajes | Política de vehículos de representación y directivos y gasto en combustible.
Política de Viviendas (de directivos).
Política de compensación y beneficios del personal expatriado.
Bases del Sistema de Gestión del Desempeño.
Código de buenas prácticas: Externalización de servicios.
Política reguladora del Teletrabajo.
Política reguladora de la Desconexión digital.

Reino Unido

Counter Terrorism Checks | Code of Conduct | Anti-Bribery, Corruption & Conflicts of Interest | Insider Dealing | Disciplinary Procedure | Grievance Procedure | Hybrid Working Policy | Social Media Policy | Recruitment and Vetting Policy | Resignation and Termination Policy | Retirement Policy | Study Leave and Sponsorship Policy | Flexible Working Policy | Equal Opportunities Policy | Whistleblowing Policy | Maternity Policy | Menopause Policy & Guidance | Paternity Policy | Training and Development Policy | Volunteering and Charitable Work | Refer A Friend Policy | Internal Privacy Notice | Performance Management Procedure | Shared Parental Leave Policy | Sickness and Absence Policy | Unpaid Parental Leave Guide.

Brasil

Normas de contratación del personal
Política de viajes
Norma de banco de horas
Norma de festivos
Procedimiento de movilización de terceros
Norma de trabajo híbrido
Procedimiento del programa de idiomas corporativo
Política de vehículos de directores y gastos de combustible
Procedimiento de gastos de representación



Gestión de personas

Planes de actuación

España
II Plan de Igualdad.
Programa de Gestión de Potencial y Planes de carrera
Estrategia "Employer Branding".
Formación y desarrollo de capacidades: actualización y motivación.
Diálogo y negociación: nuevo Convenio Colectivo.
Transformación digital y cultural.
Salud y seguridad.
Programas de Mentoring y Coaching.
Plan de Pensiones de Empleo sostenibles (centrado en inversiones en empresas sostenibles).
Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.
Programa de Retribución flexible.
Plan de cambio cultural.
Acciones de formación y/o sensibilización relacionadas con la reducción de la huella de carbono, legislación ambiental y eficiencia energética.

Reino Unido
Facilitar el talento, por medio de la estrategia empresarial responsable que ofrece asociaciones con escuelas locales y el programa Get into Airports, el cual está dirigido por Princes Trust programme.

Reconocimiento del talento, a través de la implementación de Revisiones anuales de logros (Revisiones Anuales de Logros).

Diversity and Inclusion Strategy (Estrategia de diversidad e Inclusión). Plan de Conciencia de Bienestar Empresarial con implementaciones mensuales
Pago justo: Acreditación del Salario Digno en Tiempo Real y Guía de Participación en las Ganancias Comunicación interna de objetivos y valores, en relación con los resultados del Puntuación de Promotor Neto del Empleado (eNPS).

Brasil

Avanzar en trasladar a la nueva filial de Aena, BOAB el modelo de gestión de personas implementado en ANB.

Objetivos ^(A)

España
Alcanzar como mínimo un 45% de Directoras en Servicios Centrales para 2026.
Lograr al menos un 25% de Directoras en aeropuertos en 2026.
Mantener o superar el 40% de mujeres en el Consejo de Administración en 2023 y años sucesivos.
771 índice de incidencia de siniestralidad en 2023. (771 para el 2022).
Creación de un Campus Aena como centro de formación propio.

Reino Unido
En el *Informe de Sostenibilidad de LLAOL 2022* se encuentra lo siguiente:
Acordar una mejora a la Política de remuneración de los padres.
Relanzar Premio por Antigüedad en 2023.
Implementar Plan de Vehículos Eléctricos.
Mayor compromiso con empleados, integrando ideas y sugerencias.
El asesor de bienestar ahora forma parte del equipo de salud y seguridad para implementar la Estrategia de Bienestar.
Comparar los salarios para la revisión salarial anual.
Un 56% sobre el 70% de la fuerza laboral siente compromiso con el trabajo, superando el 47% del año anterior.
Puntuación de Promotor Neto del Empleado (eNPS).

(A) No implementados en las filiales de Aena en Brasil a fecha de cierre de este informe.

5.1. Empleo estable y de calidad¹⁴⁵

5.1.1. Principales datos de plantilla

(GRI 3-3)

En 2023 ha habido más de 880 incorporaciones en el Grupo Aena. Estas variaciones en el número de empleados, al cierre del ejercicio respecto al ejercicio anterior, se corresponden, principalmente, con la recuperación de la actividad a niveles de tráfico pre-pandémicos. Asimismo, el inicio de la actividad en la nueva filial de Aena en Brasil (BOAB) ha supuesto la incorporación de 408 empleados.

Aena mantiene un empleo estable y de calidad con unos altos porcentajes de contratos indefinidos y a jornada completa.

10.111 personas trabajadoras, 881 más que en 2022 (9.230)^(A)

España

Reino Unido

Brasil

8.502

(8.196 en 2022)

814

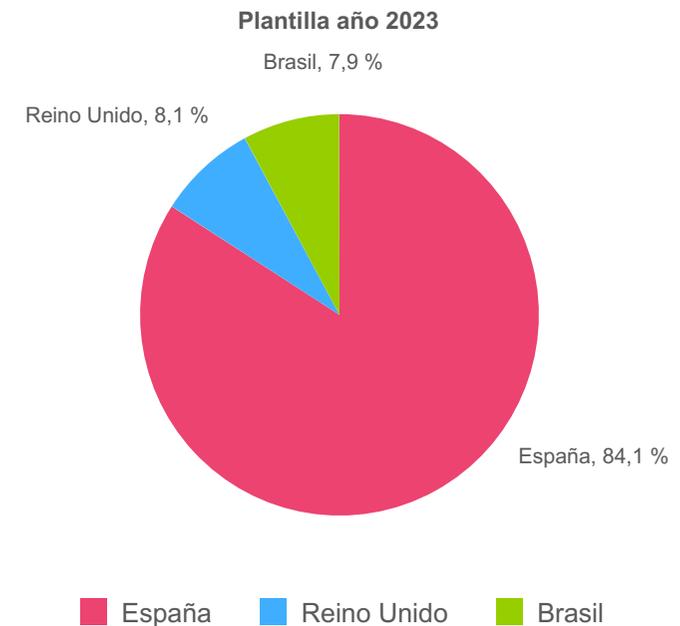
(685 en 2022)

795

(349 en 2022)

^(A) Dato contabilizado en términos de plantilla de personal (*headcount*).

¹⁴⁵ Todos los datos presentados corresponden a cierre de ejercicio, 31 de diciembre de 2023, salvo en aquellos casos en los que se especifique expresamente otra fecha. Asimismo, en aquellos casos en los que no ha sido posible su consolidación, se indica de forma específica su alcance.




Tipo de contrato
Fijo

90 % (91,4% en el 2022)

Temporal

10 % (8,6% en el 2022)

Jornada Parcial

5 % (4,5% en 2022)

Jornada Completa

95 % (95,5% en 2022)

Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo por sexo y región (a 31 de diciembre) (GRI 2-7)

	2022								2023									
	Plantilla total	Fijo				Temporal				Plantilla total	Fijo				Temporal			
		Jornada Parcial		Jornada Completa		Jornada Parcial		Jornada Completa			Jornada Parcial		Jornada Completa		Jornada Parcial		Jornada Completa	
		F	M	F	M	F	M	F	M		F	M	F	M	F	M	F	M
España	8.196	152	103	2.567	4.617	40	19	278	420	8.502	182	135	2.581	4.583	47	32	403	539
Reino Unido ^(A)	685	58	31	216	380	0	0	0	0	814	65	30	256	463	0	0	0	0
Brasil	349	0	0	103	208	10	5	11	12	795	0	0	259	512	9	5	5	5
Total	9.230	210	134	2.886	5.205	50	24	289	432	10.111	247	165	3.096	5.558	56	37	408	544

^(A) De los 95 empleados fijos a jornada parcial en Reino Unido (89 en 2022), 13 tiene modalidad de contrato "Horas no garantizadas", de los cuales 6 son mujeres y 7 son hombres (11 empleados, 6 mujeres y 5 hombres en 2022 respectivamente).

Número total y distribución de empleados por sexo, edad, región y categoría profesional (a 31 de diciembre) (GRI 2-7)

2023																											
	España						Reino Unido						Brasil						Total (Sexo - Edad)						Total (por sexo)		
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años				
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	1	1	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	5	6	6
Directivos y titulados	0	1	374	462	613	720	2	2	39	40	22	25	0	0	13	29	4	14	2	3	426	531	639	759	1.067	1.293	
Coordinadores	0	0	41	113	326	754	2	4	19	3	10	2	0	0	41	63	6	9	2	4	101	179	342	765	445	948	
Técnicos	1	17	391	1.072	1.159	1.922	0	3	0	32	0	23	6	12	44	173	11	42	7	32	435	1.277	1.170	1.987	1.612	3.296	
Personal de apoyo	1	3	110	65	191	154	10	20	134	216	83	123	14	18	125	147	9	15	25	41	369	428	283	292	677	761	
Total	2	21	917	1.713	2.294	3.555	14	29	192	291	115	173	20	30	223	412	30	80	36	80	1.332	2.416	2.439	3.808	3.807	6.304	
2022																											
	España						Reino Unido						Brasil						Total (Sexo - Edad)						Total (por sexo)		
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años				
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	1	1	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	4	6	5	
Directivos y titulados	0	0	383	476	560	674	1	1	29	47	19	34	0	0	7	13	3	9	1	1	419	536	582	717	1.002	1.254	
Coordinadores	0	0	50	143	325	736	0	0	12	2	5	2	0	0	15	37	0	5	0	0	77	182	330	743	407	925	
Técnicos	0	15	404	1.082	1.056	1.818	0	2	5	28	0	30	3	3	15	83	0	5	3	20	424	1.193	1.056	1.853	1.483	3.066	
Personal de apoyo	0	0	87	60	166	150	16	10	113	167	74	88	12	6	64	56	5	8	28	16	264	283	245	246	537	545	
Total	0	15	925	1.762	2.112	3.382	17	13	159	244	98	154	15	9	101	189	8	27	32	37	1.185	2.195	2.218	3.563	3.435	5.795	

Promedio anual de contratos según su tipología por sexo, rango de edad, y categoría profesional (consolidado) ^(A) (GRI 2-7)

	2022						2023					
	Fijo		Temporal		Total		Fijo		Temporal		Total	
	Tiempo Completo	Tiempo Parcial										
Masculino	5.233	96	357	21	5.590	117	5.370	146	514	29	5.884	175
Femenino	2.880	187	244	43	3.124	230	2.985	226	356	56	3.341	282
Total por sexo	8.113	283	601	64	8.714	347	8.355	372	870	85	9.225	457
Alta dirección	12	0	0	0	12	0	12	0	0	0	12	0
Otros directivos y titulados	2.105	29	46	0	2.151	29	2.185	40	67	1	2.252	41
Coordinadores	1.277	26	9	0	1.286	26	1.301	51	6	0	1.307	51
Técnicos	3.865	116	470	44	4.335	160	3.854	160	681	53	4.535	213
Personal de apoto	854	112	76	20	930	132	1.003	121	116	31	1.119	152
Total por categoría profesional	8.113	283	601	64	8.714	347	8.355	372	870	85	9.225	457
Mayores de 45 años	5.217	150	247	26	5.464	176	5.428	252	320	30	5.748	282
25 a 45 años	2.867	129	346	29	3.213	158	2.870	118	533	41	3.403	159
Menores de 25 años	29	4	8	9	37	13	57	2	17	14	74	16
Total por edad	8.113	283	601	64	8.714	347	8.355	372	870	85	9.225	457

^(A) Nota: datos agregados de la plantilla total consolidada.

Contrataciones

(GRI 401-1)

En 2023 ha habido un total de 1.377 nuevas contrataciones (926 en 2022), de las cuales 554 fueron mujeres y 823 hombres (370 y 556 respectivamente en 2022). En relación a la distribución de las contrataciones por clasificación profesional y edad, el 49 % se concentran en puestos de técnicos (51% en 2022). En lo que respecta al porcentaje de vacantes cubiertas por empleados a nivel interno, este ascendió al 29,9% (38,4% en 2022).

En Aena, la contratación de las personas trabajadoras se rige por los principios fundamentales de igualdad de oportunidades, mérito, capacidad y publicidad¹⁴⁶.

Con el propósito de asegurar un control adecuado, en España, la calidad y la homogeneidad en los procesos de selección, la Comisión Paritaria de Promoción y Selección, compuesta por representantes de la Sociedad y representantes sindicales tiene como misión principal garantizar el cumplimiento de la normativa aplicable, así como la correcta aplicación de los principios correspondientes.

En las filiales de Aena en Reino Unido, el *People Council*, es el órgano encargado de revisar y aprobar las vacantes y las necesidades específicas de cada área.

En lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, son los órganos de gobierno los que aprueban las nuevas vacantes. En 2023, los esfuerzos en materia de contratación han estado centrados, principalmente, en el reclutamiento de las personas trabajadoras necesarias para cubrir las nuevas vacantes en la filial de Aena Brasil, BOAB.

2023		
Hombres	Mujeres	Total nuevos ingresos
823 (556 en el 2022)	554 (370 en el 2022)	1.377 nuevos ingresos (926 en 2022 y 489 en 2021)
Puestos técnicos		Vacantes cubiertas por empleados a nivel interno
49 % (51% en 2022)		29.9% (38.4% en 2022)

¹⁴⁶ Según consta en el Código de Conducta y la Política de Sostenibilidad que resultan de aplicación a todas las empresas del Grupo, y en las normas internas locales, como el Convenio Colectivo en España, Política de reclutamiento y verificación de antecedentes, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.

Contrataciones por sexo, edad, categoría profesional y región

	2023																							
	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Directivos y titulados	1	0	41	43	12	15	1	1	9	10	2	3	0	0	18	7	9	2	2	1	68	60	23	20
Coordinadores	0	0	0	0	2	2	3	2	2	4	0	1	0	0	33	26	5	6	3	2	35	30	7	9
Técnicos	10	1	198	89	80	90	2	0	8	0	0	0	9	3	106	34	35	11	21	4	312	123	115	101
Personal de apoyo	3	1	16	38	8	32	16	5	54	27	16	11	16	10	101	73	6	7	35	16	171	138	30	50
Total	14	2	255	170	103	139	22	8	73	41	18	15	25	13	258	140	55	26	61	23	586	351	176	180

	2022																							
	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Directivos y titulados	0	0	75	60	19	18	1	1	11	12	4	2	0	0	2	1	2	0	1	1	88	73	25	20
Coordinadores	0	0	1	0	1	4	0	0	0	2	0	2	0	0	7	2	1	0	0	0	8	4	2	6
Técnicos	15	0	222	71	62	62	2	0	9	1	4	0	3	2	16	3	0	0	20	2	247	75	66	62
Personal de apoyo	0	0	10	12	13	26	8	10	30	31	9	8	5	11	22	23	2	5	13	21	62	66	24	39
Total	15	0	308	143	95	111	11	11	50	46	17	12	8	13	47	29	5	5	34	24	405	218	117	128

Oportunidades de movilidad interna

Los procesos de provisión interna posibilitan la promoción de los empleados y el desarrollo de su carrera profesional dentro de la Compañía.

En España, el Convenio Colectivo establece el proceso de selección interna, abordando aspectos cruciales como el reingreso de excedentes, la provisión interna, los criterios y requisitos para participar en dichos procesos, entre otros.

El anuncio de las oportunidades de movilidad interna se realiza de manera regular (en el caso de los puestos de estructura se realiza con carácter mensual), a través de correo electrónico y la intranet corporativa, a toda la plantilla. En estos anuncios se detallan el número de vacantes, las características del puesto y los requisitos requeridos, tanto conductuales, como técnicos y relativos a la titulación. La información sobre las vacantes está definida en fichas de ocupación, que especifican las funciones, la misión y los requisitos para el desempeño del puesto¹⁴⁷.

De forma específica, durante 2023, en España se ha completado el proceso de provisión interna de niveles CF convocado el 22 de marzo de 2023, poniendo a disposición de los empleados una oferta de 52 plazas¹⁴⁸. Además, con cargo a las bolsas de niveles A y B, han promocionado más de 60 personas trabajadoras de Aena. En lo que respecta a los puestos de responsabilidad, en 2023 los empleados y empleadas han tenido la oportunidad de optar a 58 vacantes (35 en 2022).

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton con el objetivo de cubrir las vacantes con personal interno siempre que sea posible, se anuncian los puestos vacantes internamente antes de hacerlos públicos, seguido de sesiones informativas y publicidad en el sistema de comunicación interna. Este enfoque está alineado con la promoción de la igualdad de oportunidades y el desarrollo profesional de la plantilla.

En 2023, se publicaron un total de 88 vacantes, de las cuales 21 se ofrecieron internamente¹⁴⁹. Esto representa un 24% de las vacantes cubiertas internamente, evidenciando un compromiso continuo con el desarrollo y la movilidad interna dentro de la organización.

En Brasil, en las filiales de Aena, la cobertura de vacantes se realiza, prioritariamente, mediante la promoción de personal interno, siguiendo un proceso de selección adecuado. La Dirección de Recursos Humanos desempeña un papel fundamental en este proceso al evaluar todas las promociones y selecciones internas. El objetivo principal de esta participación es garantizar un control efectivo, asegurar la calidad y mantener la homogeneidad en los procesos de selección, garantizando la aplicación de un enfoque justo y transparente en el desarrollo y movilidad interna de los empleados.

Despidos¹⁵⁰

(GRI 401-1)

Durante 2023, se produjeron un total de 25 despidos, 3 despidos menos que en 2022 (28 despidos en 2022 y 23 despidos en 2021).

El número de mujeres que conforman la cifra total de despidos asciende a 11, es decir, el 44,0 % (9 mujeres, correspondiente al 32,1% de los despidos en 2022), frente a 14 hombres, que supone de forma complementaria el 56,0 % (19 hombres y 67,9% en 2022). En relación a la distribución de los despidos por clasificación profesional y edad, el 44,0 % se concentran en puestos de personal de apoyo (50% en 2022).

¹⁴⁷ Los procesos son supervisados en Aena en España por la Comisión Paritaria de Promoción y Selección, en Reino Unido por el People Council y en las filiales de Aena en Brasil no existe en la actualidad ningún órgano que realice esta supervisión. Las empresas tienen autonomía para definir sus políticas laborales y salariales y aplicarlas en las condiciones definidas por este proceso interno.

¹⁴⁸ Ver detalle del proceso de selección habilitado en 2022 en el Estado de la Información no Financiera-Informe de Sostenibilidad 2022, disponible en la página web de Aena.

¹⁴⁹ Información reportada por primera vez para Reino Unido en 2023. Dato de 2022 no disponible.

¹⁵⁰ Expedientes de regulación de empleo: en 2023, al igual que en 2022, no se ha llevado a cabo ningún Expediente de Regulación de Empleo (ERE), ni extintivo, ni temporal, lo que refuerza la disposición de la empresa de mantener las condiciones laborales de la plantilla y la estabilidad en el empleo.

Despidos por sexo, edad, categoría profesional y región

2023																								
	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Directivos y titulados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	0	0	1	2	1	2
Coordinadores	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0
Técnicos	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	2	0
Personal de apoyo	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	2	3	1	0	0	2	4	4	1	0
Total	0	0	0	0	2	0	0	2	2	1	1	0	0	0	7	6	2	2	0	2	9	7	5	2
2022																								
	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Directivos y titulados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Coordinadores	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	3	1	1	0
Técnicos	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	3	2	3	0
Personal de apoyo	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	1	0	0	3	3	0	0	0	0	6	5	2	1
Total	0	0	0	0	4	0	0	0	3	2	2	1	0	0	10	6	0	0	0	0	13	8	6	1

Tasa de rotación

(GRI 401-1)

La baja tasa de rotación, tanto voluntaria como total, refleja el excelente desempeño del Grupo Aena en el marco de su compromiso con el capital humano, que en 2023 ha sido del 3,30 % (4,28% en 2022).

Tasa de rotación de personal por edad, sexo y región

2023

Tasa de rotación (%)	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayores de 45	1,94 %	3,22 %	2,73 %	2,04 %	7,79 %	5,56 %	25,00 %	11,11 %	14,29 %	2,03 %	3,48 %	2,92 %
Entre 25 y 45	1,84 %	2,55 %	2,31 %	5,66 %	7,38 %	6,70 %	14,85 %	8,99 %	11,03 %	3,46 %	3,64 %	3,58 %
Menores de 25	— %	— %	— %	35,29 %	7,69 %	23,33 %	33,33 %	33,33 %	33,33 %	34,38 %	10,81 %	21,74 %
Total	1,91 %	2,99 %	2,59 %	6,20 %	7,54 %	7,01 %	17,74 %	10,22 %	12,89 %	2,82 %	3,59 %	3,30 %

Rotación: Número de empleados que abandonan la organización, voluntariamente o por causa de despido, jubilación o fallecimiento estando en servicio activo.
Tasa de Rotación % = (Empleados que abandonan la compañía por algún criterio rotación durante el ejercicio /Número total de empleados del ejercicio anterior).
*En el EINF 2022 se incluyó, por error, una explicación de la fórmula de cálculo incorrecta.

Tasa de rotación de personal por edad, sexo y región

2022

Tasa de rotación (%)	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayores de 45	1,54%	3,68%	2,87%	7,78%	14,84%	12,24%	0,00%	5,26%	4,76%	1,81%	4,20%	3,30%
Entre 25 y 45	1,71%	4,12%	3,30%	17,14%	13,10%	14,63%	20,88%	16,09%	17,74%	5,07%	6,00%	5,68%
Menores de 25	0,00%	100,00%	100,00%	30,00%	50,00%	35,71%	25,00%	0,00%	20,00%	28,57%	50,00%	35,00%
Total	1,59%	3,86%	3,03%	14,17%	14,18%	14,17%	20,62%	14,95%	16,84%	3,10%	4,96%	4,28%

Rotación: Número de empleados que abandonan la organización, voluntariamente o por causa de despido, jubilación o fallecimiento estando en servicio activo.
Tasa de Rotación % = (Empleados que abandonan la compañía por algún criterio rotación durante el ejercicio /Número total de empleados del ejercicio anterior).
*En el EINF 2022 se incluyó, por error, una explicación de la fórmula de cálculo incorrecta.

Tasa de rotación voluntaria^(A) de personal por edad, sexo y región

Tasa de rotación (%)	2023											
	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayores de 45	0,80 %	0,38 %	0,55 %	1,02 %	4,55 %	3,17 %	— %	3,70 %	2,86 %	0,81 %	0,59 %	0,67 %
Entre 25 y 45	1,73 %	2,44 %	2,20 %	5,03 %	6,15 %	5,71 %	8,91 %	5,29 %	6,55 %	2,78 %	3,10 %	2,99 %
Menores de 25	— %	— %	— %	23,53 %	7,69 %	16,67 %	33,33 %	33,33 %	33,33 %	28,13 %	10,81 %	18,84 %
Total	1,09 %	1,09 %	1,09 %	4,74 %	5,60 %	5,26 %	11,29 %	6,22 %	8,02 %	1,75 %	1,60 %	1,66 %

(A) Rotación voluntaria: Número de empleados que abandonan la organización voluntariamente.

Tasa de Rotación voluntaria % = (Empleados que abandonan la compañía de manera voluntaria durante un ejercicio /Número total de empleados del ejercicio anterior)*

*En el EINF 2022 se incluyó, por error, una explicación de la fórmula de cálculo incorrecta.

Tasa de rotación voluntaria^(A) de personal por edad, sexo y región

Tasa de rotación (%)	2022											
	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayores de 45	0,51%	0,56%	0,54%	3,33%	9,03%	6,94%	0,00%	0,00%	0,00%	0,64%	0,95%	0,83%
Entre 25 y 45	1,71%	3,89%	3,15%	15,71%	11,79%	13,28%	14,29%	9,77%	11,32%	4,38%	5,18%	4,90%
Menores de 25	0,00%	100,00%	100,00%	30,00%	50,00%	35,71%	25,00%	0,00%	20,00%	28,57%	50,00%	35,00%
Total	0,90%	1,78%	1,46%	11,67%	11,08%	11,31%	14,43%	8,76%	10,65%	2,11%	2,67%	2,46%

(A) Rotación voluntaria: Número de empleados que abandonan la organización voluntariamente.

Tasa de Rotación voluntaria % = (Empleados que abandonan la compañía de manera voluntaria durante un ejercicio /Número total de empleados del ejercicio anterior).

*En el EINF 2022 se incluyó, por error, una explicación de la fórmula de cálculo incorrecta.

5.1.2. Modelo retributivo

(GRI 2-20; 2-21; 401-2; 3-3)

El Modelo Retributivo del Grupo Aena se define por los principios de transparencia retributiva, igualdad y no discriminación, en su sentido más amplio (nacionalidad, sexo, edad, etc.), el máximo cumplimiento de la normativa legal aplicable y la incorporación de los mejores estándares, principios y prácticas nacionales e internacionales en la materia¹⁵¹.

En lo que respecta a los empleados de Aena en España y Brasil, el modelo retributivo sigue un esquema similar para todos los empleados, mientras que el importe salarial total varía en base al nivel de responsabilidad de los mismos, así como a la consecución de objetivos previamente definidos, combinando:

- **Retribución fija**¹⁵²: determinada de acuerdo al nivel profesional, la ocupación o el nivel de responsabilidad individual. Se incluyen en esta retribución otros complementos aplicables (nocturnidad, jornada, entre otros).
- **Retribución variable**: se fija en base a un porcentaje determinado del salario fijo que depende de los resultados de la evaluación del desempeño y los logros alcanzados por los empleados. En las filiales de Aena en Brasil, la retribución variable está también definida por el programa de participación en ganancias y resultados aprobado en el convenio colectivo¹⁵³.

Entre los Objetivos de Empresa, que aplican a toda la organización, se ha incluido un objetivo ligado a la sostenibilidad. En concreto, se va a evaluar la consecución de los objetivos estratégicos incluidos en el Plan de Acción Climática (PAC) definidos para el año 2023. Dado la importancia que tiene para Aena compatibilizar su actividad con el desarrollo y sostenibilidad, a este objetivo se le ha fijado una ponderación del 25% de los objetivos de empresa.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se incluyen varias ocupaciones dentro de cada categoría, contando cada una de ellas con un salario base igual para hombres y mujeres, así como para contrataciones de cualquier rango de edad. Asimismo, durante el ejercicio 2023 se han implementado los últimos compromisos acordados en materia de revisión salarial, que han tenido en cuenta el incremento del coste de vida y la inflación en los trabajadores¹⁵⁴.

En 2023, el incremento salarial de los empleados de Aena se ha dado de la siguiente forma:

- En España, un 3,0%¹⁵⁵ (un 3,5% en 2022).
- En Reino Unido, un 6% al igual que en 2022. Adicionalmente, los empleados recibieron una participación en los beneficios de £7,208.52 (8.294,17 €) por empleado a tiempo completo sin ausencias y se han acordado otra serie de beneficios en materia retributiva, como el aumento del salario y de la duración de la licencia de paternidad y maternidad, entre otros.
- Brasil, un 3% (un 7% en 2022).

¹⁵¹ Las retribuciones de Aena en España se recogen en el Anexo II del I Convenio Colectivo de Grupo Aena, y anualmente se revisan conforme a la Ley de Presupuestos Generales del Estado vigente. La Dirección de Organización y Personas y la representación de los trabajadores firman las tablas salariales anuales, según lo establecido en la legislación y normativa de aplicación.

En Brasil, las tablas salariales se actualizan anualmente por parte del área de Recursos Humanos de acuerdo al acuerdo colectivo local, siendo este departamento responsable de definir las retribuciones iniciales y sus modificaciones, bajo aprobación de la dirección.

En el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido periódicamente se evalúa la remuneración de los empleados con los sindicatos, siendo los acuerdos aprobados por parte del CEO, CFO y el Consejo de Administración local. Este modelo retributivo es revisado por parte de la dirección de Recursos Humanos del aeropuerto.

¹⁵² Las tablas salariales recogidas en el Anexo II del Convenio Colectivo de Grupo Aena son públicas y en ellas puede consultarse la remuneración según categoría profesional tanto para AENA S.M.E. SA como para SCAIRM. Por otro lado, en el caso de Aena Desarrollo Internacional, también es información pública y se puede acceder a través de las tablas salariales recogidas en el Convenio Colectivo de Talleres y Despachos de la Comunidad de Madrid. En esta misma línea, al salario publicado en el Anexo I del Convenio Colectivo se le añaden complementos aplicables como actividad o disponibilidad, entre otros. En Brasil, el documento de referencia es el Primer Acuerdo Colectivo, firmado el 23 de julio de 2020.

En Reino Unido se pone a disposición de los empleados toda la información una vez se finalizan las negociaciones colectivas.

¹⁵³ A fecha de cierre de este informe el convenio colectivo de la filial BOAB no se ha definido, pendiente realizar en el ejercicio 2024.

¹⁵⁴ La última revisión salarial considera la posibilidad de bonificaciones y mejoras en los beneficios familiares. Para llegar a un acuerdo, se ha contado con la participación directa de los trabajadores, los representantes sindicales, o la realización de un estudio retributivo comparativo, entre otros. Este enfoque garantiza una toma de decisiones informada y alineada con las prácticas salariales del sector. Adicionalmente a lo anterior, cabe destacar que no existe una política específica relacionada con las revisiones salariales, lo que sugiere que el proceso y los términos específicos de la revisión salarial pueden estar determinados caso por caso, basándose en acuerdos específicos alcanzados durante las negociaciones con el sindicato. Este enfoque flexible permite adaptarse a las circunstancias y necesidades particulares de la organización y sus empleados.

¹⁵⁵ Para España, se ha aplicado un incremento del 3,0% (2,5% + 0,5% Incremento adicional vinculado al IPCA). Está pendiente de aplicación un incremento adicional del 0,5% vinculado al PIB, en caso de cumplimiento, según lo establecido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado 2023.

Aena a través de su Modelo Retributivo garantiza el trato igualitario sin discriminación con:

	Salario digno y realización de cotizaciones sociales
	Comunicación fluida y transparente en la revisión de la remuneración, contando con la participación de los representantes de los trabajadores
	Incentivar los logros y resultados, tanto individuales como en equipo

Además de lo anterior, Aena proporciona diversos beneficios a sus profesionales, entre los que se encuentran seguros de vida, planes de pensiones, seguro médico y cheques restaurante.

Adicionalmente, en España, a través del Programa de Ayudas sociales, se conceden ayudas destinadas a cubrir gastos de estudios, a la conciliación (campamentos estivales y escuelas infantiles), a la salud, nacimientos, discapacidad, etc. Así, en 2023 se han destinado un total de 1,5 millones de euros (1,4 millones de euros en 2022).

Adicionalmente, se cuenta con el Programa de Atención a la Conciliación (PAC) a través del cual se ofrecen recursos básicos y especializados para favorecer la conciliación familiar y laboral a las personas trabajadoras y familiares de primer grado. Estos beneficios no solo reflejan el compromiso de Aena con el bienestar de sus empleados, sino que también respaldan la calidad de vida y la equidad en el lugar de trabajo.

Aena garantiza que los beneficios de los empleados a tiempo completo sean los mismos que los de los empleados a jornada parcial.

Mecanismos de supervisión y control

En el marco del ejercicio de prevención de blanqueo de capitales, son los Auditores de Cuentas quienes llevan a cabo la revisión de contratos, transferencias, cotizaciones de seguridad social y otros documentos relevantes en Aena.

Además, en España la empresa elabora un Registro Retributivo y una Auditoría Retributiva, en conformidad lo establecido en el Real Decreto 902/2020, de 13 de octubre, sobre igualdad retributiva entre hombres y mujeres, a disposición de la representación legal de los trabajadores. La vigencia de esta auditoría está definida en el II Plan de Igualdad, que tiene como objetivo verificar la aplicación efectiva, transversal y completa del principio de igualdad entre mujeres y hombres en materia de retribución. En este sentido, la Comisión Paritaria de Igualdad se erige como el organismo responsable del seguimiento de las desviaciones que pudiesen detectarse en esta materia, así como de la propuesta de medidas que se consideren necesarias para remediar la situación.

Asimismo, la Dirección de Organización y Personas supervisa la correcta aplicación del modelo retributivo.

De la misma manera, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton elabora el reporte de la brecha de género. En este caso, es el área de recursos humanos es el encargado de su gestión y supervisión.

Por último, en Brasil, el área de Recursos Humanos define el modelo retributivo junto con el Director Presidente y el Director General y las tablas salariales. Estas remuneraciones se revisan anualmente, de acuerdo a las actualizaciones previstas en el convenio colectivo negociado con el sindicato y, de ser necesario, a través de una encuesta de remuneraciones realizada en el mercado brasileño.

Remuneraciones medias y brecha salarial ¹⁵⁶

En España, al amparo del Real Decreto 902/2020, de 13 de octubre, de igualdad retributiva entre mujeres y hombres, se elabora el Registro Retributivo, que permite garantizar la igualdad retributiva y asegurar su transparencia y seguimiento.

Para el análisis del modelo retributivo, se han utilizado las retribuciones totales, incluyendo estas todos los conceptos retributivos tales como salario base, salario de ocupación, antigüedad, retribución variable, turnicidad, nocturnidad, seguro médico, seguro de vida y accidentes, plan de pensiones, transporte, vivienda, comida, dietas y locomoción, entre otros. En base a ello, se calcula la retribución normalizada, que se define como aquella que, contemplando todos los conceptos del modelo retributivo, obtendría la persona si hubiese estado contratada durante todo el ejercicio, a tiempo completo.

¹⁵⁶ Se considera "ubicación con operaciones significativas" la misma que en el resto del Informe. Para más información ver apartado "Sobre este informe".

Como resultado, en 2023 se ha verificado la paridad salarial entre hombres y mujeres, obteniendo un valor para la brecha salarial del 1,6 % en España (2,2 % en 2022). Esta diferencia salarial se produce, principalmente, debido al peso de las retribuciones percibidas por colectivos (como el Servicio de extinción de incendios, Mantenimiento y Sistemas de la información) en los que existe infrarrepresentación femenina, teniendo un elevado porcentaje de representación en la plantilla global, y a cuyos procesos selectivos no se presentan candidatas. Asimismo, la mejora con respecto a 2022 se debe fundamentalmente al menor gasto en horas extraordinarias, en aquellos colectivos donde hay mayor infrarrepresentación femenina.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton la brecha salarial en 2023 ha sido de 18,4 %, (23,3% en 2022), debido principalmente a la naturaleza y características del sector y la dificultad de atraer y retener talento femenino. Además, en el marco del ejercicio de transparencia, se publica, anualmente el Informe de Brecha Salarial de Género 2022, dando respuesta al requerimiento normativo en términos de reporte de brecha salarial, todo ello de acuerdo a la Orientación sobre la Brecha Salarial de Género. Con el objetivo de reducir estos números, se han realizado diferentes actuaciones, entre las que caben destacar la disminución a un 77,9% de hombres en el cuartil salarial más alto en comparación con el 84,4% en 2020; así como a los esfuerzos realizados para la atracción y retención de mujeres en puestos de alto nivel en la industria de la aviación, ya que son el motivo principal de la brecha salarial.

En el caso de las filiales de Aena en Brasil, se aplican las tablas salariales definidas sin distinción de género, haciendo efectivo el derecho a la igualdad de trato y la no discriminación entre mujeres y hombres en materia retributiva. En ese sentido, la diferencia retributiva en Brasil, que se desprende de las cifras de remuneraciones medias de hombres y mujeres, es del 14,6 % (el 17,3% en 2022), debido fundamentalmente a la baja representación femenina que hay en el sector.

Aena reconoce el derecho a una remuneración digna, conforme a la legislación aplicable y el contexto socioeconómico actual.

Remuneraciones medias y su evolución desagregadas por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor (salario fijo + variable) ^(A) ^(B) (GRI 405-2)

		2022								2023 ^(C)							
		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		Remuneración media		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		Remuneración media	
		F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
España ^(C)	Directivos y titulados	0	0	49.333	50.625	58.023	60.693	54.871	56.945	0	(*)	51.989	52.966	60.482	63.453	57.555	59.642
	Coordinadores	0	0	39.900	43.088	43.764	46.122	43.359	45.750	0	0	41.487	44.280	45.095	47.166	44.846	46.905
	Técnicos	0	30.803	34.642	36.453	37.271	39.978	36.634	38.732	(*)	32.783	35.126	36.310	37.855	40.172	37.227	38.887
	Personal de apoyo	0	0	31.785	32.398	32.384	34.222	32.216	33.754	(*)	29.068	31.382	32.407	33.118	34.443	32.508	33.860
	Total	0	30.803	40.799	40.502	43.474	45.222	42.764	43.726	29.444	32.519	41.632	41.092	44.599	46.024	43.827	44.534
Reino Unido	Directivos y titulados	(*)	(*)	59.897	71.434	65.540	108.746	61.762	86.584	39.114	36.232	66.061	85.816	81.618	148.049	69.614	107.047
	Coordinadores	0	0	36.677	41.624	48.056	36.139	40.024	38.882	28.337	34.878	44.843	44.440	44.143	56.359	43.552	42.999
	Técnicos	0	33.328	43.812	57.180	0	62.191	43.812	58.891		37.038		65.149		72.057		66.289
	Personal de apoyo	31.156	30.878	34.203	41.536	36.894	39.904	34.944	40.591	36.999	34.906	43.221	49.789	45.793	52.268	43.622	49.759
	Total	31.917	32.349	39.378	49.091	43.017	59.396	40.217	52.422	36.658	35.250	47.828	56.429	52.223	68.624	48.503	59.467
Brasil	Directivos y titulados	0	0	70.509	76.498	121.940	120.920	85.938	94.670			76.822	86.343	92.116	131.847	80.993	103.295
	Coordinadores	0	0	30.164	31.297	0	30.521	30.164	31.205			35.323	37.533	34.373	34.826	35.209	37.226
	Técnicos	5.848	5.848	5.848	5.848	0	5.848	5.848	5.848	6.738	6.676	7.061	7.021	7.413	7.174	7.102	7.031
	Personal de apoyo	3.218	4.012	10.370	12.371	11.443	16.344	9.377	12.109	4.218	7.029	12.004	14.996	13.283	20.721	11.235	14.623
	Total	3.744	4.624	16.806	17.623	52.880	51.884	17.554	21.214	4.800	6.901	19.466	20.423	26.045	37.729	19.110	22.378

^(A) En aquellos casos en los que solo existe una persona en una categoría específica, no se muestra la remuneración para evitar su identificación, aunque se ha tenido en cuenta a efectos de cálculo de la remuneración media total.

^(B) La remuneración de la Alta Dirección se incluye en el capítulo de Gobierno Corporativo. Se ha tenido en cuenta a efectos de cálculo de remuneración media total.

^(C) Para España, se ha aplicado un incremento del 3,0% (2,5% + 0,5% Incremento adicional vinculado al IPCA). Está pendiente de aplicación un incremento adicional del 0,5% vinculado al PIB, en caso de cumplimiento, según lo establecido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado 2023 (un 3,5% en 2022). En Reino Unido 6% (un 6% en 2022) y en Brasil 3% (7% en 2022).

Brecha salarial ^(A) (GRI 405-2)				
		2021	2022	2023
		Retribución Media	Retribución Media	Retribución Media
España	Directivos y Titulados	3,6 %	3,6 %	3,5 %
	Coordinadores	4,2 %	5,2 %	4,4 %
	Técnicos	4,8 %	5,4 %	4,3 %
	Personal de apoyo	2,8 %	4,6 %	4,0 %
	Total	1,7 %	2,2 %	1,6 %
Reino Unido	Directivos y Titulados	22,9 %	28,7 %	35,0 %
	Coordinadores	21,8 %	(2,9) %	(1,3) %
	Técnicos	8,1 %	25,6 %	100,0 %
	Personal de apoyo	6,9 %	13,9 %	12,3 %
	Total	22,1 %	23,3 %	18,4 %
Brasil	Directivos y Titulados	12,9 %	9,2 %	21,6 %
	Coordinadores	5,5 %	3,3 %	5,4 %
	Técnicos	1,8 %	— %	(1,0) %
	Personal de apoyo	16,1 %	22,6 %	23,2 %
	Total	8,3 %	17,3 %	14,6 %

^(A) Brecha salarial = (Retribución media hombres – Retribución media mujeres) / Retribución media hombres.

Comparación con el salario mínimo interprofesional ¹⁵⁷ (GRI 202-1)

La categoría inicial estándar posee una retribución salarial que es determinada por la ocupación, según la naturaleza de la función de cargo, sin hacer distinción del género.

A cierre del ejercicio 2023, el salario mínimo de Aena es superior al salario mínimo en todos los países en los que opera.

¹⁵⁷ A excepción de la persona mejor pagada.

¹⁵⁸ En el 2022, en los aeropuertos de Aena en Brasil, el salario medio al mes es de R\$1.265 y el mínimo establecido por el gobierno de R\$1.212. En el 2023, R\$ 1.320, respectivamente.

¹⁵⁹ Se consideran ubicaciones con operaciones significativas la misma que en el resto del informe. Para más información ver apartado "Sobre este informe".

Este indicador es calculado como el ratio de la compensación anual total de la persona mejor pagada de la compañía frente a la mediana de la compensación total anual de todos los empleados (excluyendo a la persona mejor pagada de la Compañía).

- En España, según lo dispuesto por el Real Decreto 99/2023, de 14 de febrero, que establece el salario mínimo interprofesional para 2023, se fija un salario mínimo de 1.080 €/mes (equivalente a 15.120 € anuales). Específicamente, el salario equiparado más bajo percibido en las empresas de Aena en España ha sido de 24.943 € para los hombres (25.090 € en 2022) y 24.179 € para las mujeres (23.549 € en 2022). Por consiguiente, el salario medio equiparado más bajo para los hombres representa un 65% (79% en 2022) sobre el Salario Mínimo Interprofesional, y el salario medio equiparado más bajo para las mujeres representa un 60 % (68% en 2022) sobre el Salario Mínimo Interprofesional.
- En el Reino Unido, la remuneración mínima supera los salarios mínimos nacionales, establecidos por el Salario Mínimo Nacional, que desde abril de 2023 es de €11,99 por hora (£10,42 por hora); el salario mínimo en el aeropuerto ha sido de 28,92 € por hora (£25,13 por hora). A este respecto, entre otras cuestiones, las líneas estratégicas del aeropuerto recogen la retribución justa como uno de los aspectos claves. Como muestra de este compromiso, durante 2023 han recibido la Acreditación del Salario Digno en Tiempo Real.
- En Brasil¹⁵⁸, el salario más bajo ha sido 256,89 €/mes (224,3 €/mes en el 2022) tanto en el caso de los hombres como de las mujeres, superando, por tanto, el mínimo legal establecido en 246,19 (214,9 €/mes en el 2021) en un 4,3% para el 2023 (un 4,4% en 2022). Los salarios mínimos por categoría quedan establecidos en el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil.

Aena supera el salario mínimo interprofesional en todos los países en los que opera.

Ratio de compensación total anual ¹⁵⁹ (GRI 2-21)

En el 2023, el ratio de compensación total anual se sitúa:

- 5,2 en España (4,6 en 2022)
- 12,79 en Reino Unido (8,5 en 2022)
- 42,6 en Brasil, (29,5 en 2022).

En lo que respecta al ratio del porcentaje de incremento de la compensación total anual de la persona mejor pagada de la organización con respecto a la mediana del porcentaje de incremento de la compensación total anual de todos los empleados (excluida la persona mejor pagada), en España es del 11,55%, en Reino Unido 3,37 %¹⁶⁰.

5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión

(GRI 3-3)

Jornada laboral

En España, para los casos de Aena y su filial SCAIRM, es la legislación laboral vigente la que regula el tiempo de trabajo, junto con lo dispuesto en el Convenio Colectivo:

- En lo que respecta a la duración de la jornada, el personal que presta servicios por turnos cuenta con una jornada anual de 1.711 horas. Asimismo, la jornada normal para los trabajadores no sometidos a otro régimen de jornada, tendrá carácter de continuada y de mañana, con una duración semanal de treinta y siete horas treinta minutos, y se realizará de lunes a viernes.
- En cuanto al horario de entrada flexible con un margen de hasta 1 hora y media, entre las 7:00 am y 9:00 am.
- Por último, acerca de las jornadas vacacionales, se establece que el personal disfrutará de veintitrés días laborables de vacaciones anuales retribuidas, en el caso del personal con régimen de jornada a turnos o jornadas especiales disfrutará en treinta días naturales. Adicionalmente, el trabajador, con justificación adecuada, previo aviso, tendrá derecho a los permisos retribuidos por los tiempos y causas como matrimonio, accidente o enfermedad, fallecimiento de cónyuge, nacimiento de hijo, traslado de domicilio, entre otros.

En lo que respecta a la organización del tiempo de trabajo en ADI se regula según las directrices del Convenio Colectivo de Talleres y Despachos de la Comunidad de Madrid, el cual estipula una jornada máxima anual efectiva de 1.765 horas (contenido en el artículo 28).

A fin de garantizar el cumplimiento de los horarios laborales y asegurar que se respeten los límites de tiempo de trabajo, descansos y horas extras, Aena lleva un registro diario de la jornada laboral de sus empleados. A estos efectos, tiene habilitado un sistema de registro de jornadas laborales, disponible tanto en las oficinas físicas como en la intranet¹⁶¹. Este sistema permite a las personas trabajadoras consultar sus movimientos diarios y extraer un historial detallado.

En Reino Unido, durante el año 2023, se ha trabajado para brindar mayor flexibilidad a los empleados del Aeropuerto de Londres-Luton, incluyendo la opción de modalidad de trabajo híbrido que pueden adoptar en función de sus necesidades para conciliar el trabajo y la vida personal. Asimismo, aunque no se dispone de un Sistema de Información de Recursos Humanos, el registro de las horas extra de los trabajadores se recoge en la nómina.

El derecho a vacaciones y tiempo libre está garantizado tanto por ley como por los contratos de los trabajadores, asegurando 25 días de vacaciones remuneradas, superando el mínimo legal de 23 días, además de 8 días de festivos.

En las filiales de Aena en Brasil, el tiempo de trabajo viene regulado por la normativa brasileña que se complementa con el Acuerdo Colectivo, instaurando una jornada semanal de 44 horas o una mensual de 220 horas. A su vez, para los empleados que tienen una jornada laboral de turnos, existe la posibilidad de modificar su jornada a una modalidad con turnos de 12 horas durante 2 días consecutivos, seguidos de 2 días de descanso. También se les ofrece la posibilidad de realizar horas extraordinarias, con su abono salarial correspondiente. Por otro lado, aquellos empleados regidos por la jornada administrativa de 44 horas semanales podrán recibir compensaciones como días libres, retribución de horas extra o el recibo de nóminas por separado de forma semestral. Para llevar un registro y control de las jornadas, estas son ingresadas en un sistema electrónico externo, el cual es supervisado por las unidades de Organización y Gestión de Recursos Humanos.

Desconexión digital

El Grupo Aena adapta sus normas en materia de desconexión a los diferentes contextos en los que opera.

En España, la Política de Desconexión Digital de Aena y sus filiales en España, está orientada a fortalecer el derecho a la conciliación entre la vida laboral, personal y familiar. En dicha política se incluyen directrices y recomendaciones fundamentales, entre las cuales se destacan:

- El reconocimiento del derecho a desconexión digital a través de medidas que contribuyan a su conciliación.

¹⁶⁰ Información reportada por primera vez en 2023.

No se dispone de esta información relativa a las filiales de Aena en Brasil debido a la reciente incorporación de la nueva sociedad BOAB.

¹⁶¹ En cumplimiento con lo establecido en el Real Decreto de Ley 8/2019 de 8 de marzo, que establece medidas urgentes de protección social y combate contra la precariedad laboral

- Establecimiento de límites para reuniones, tanto presenciales como telemáticas, fuera del horario de trabajo, salvo fuerza mayor o urgente necesidad.
- Promover los envíos responsables de correos electrónicos o cualquier otro tipo de comunicación, evitando su uso fuera de jornada laboral, salvo que sea absolutamente necesario.
- Fomento del uso responsable de las herramientas digitales.
- Promoción y garantía del derecho a la desconexión digital durante las vacaciones y otros días libres, en función de lo establecido en la política.

Entre otras cuestiones, se garantiza que la práctica de la desconexión digital no resultará en consecuencias negativas para la promoción o en la imposición de sanciones disciplinarias. Además, se impulsa la desconexión digital a través de actividades de formación y concienciación destinadas a promover la protección y el respeto de este derecho fundamental.

Las filiales de Aena en Reino Unido y en Brasil no disponen de una política específica de desconexión digital. Si bien, en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, el departamento de Tecnologías de la Información ha publicado guías que abordan diversos aspectos, como qué hacer en caso de desconexión o problemas frecuentes al trabajar de forma remota. Además de lo anterior, se incentiva que los empleados no revisen sus teléfonos y correos electrónicos fuera del horario laboral.

El Código de Conducta de Aena recoge el compromiso de la Compañía con favorecer la conciliación de la vida profesional y personal.

Política de Teletrabajo

La consolidación de la Política de Teletrabajo en Aena y sus filiales en España, refleja el compromiso de la Compañía con la modernización de la organización laboral, proporcionando a los trabajadores una mayor autonomía en la planificación y ejecución de sus actividades. Al mismo tiempo, que contribuye a la conciliación entre la vida laboral, personal y familiar.

Esta Política establece los requisitos para acceder al teletrabajo, centrándose en aspectos como el puesto/ocupación, requisitos técnicos, medios materiales y el lugar de trabajo. Asimismo, se definen las condiciones para llevar a cabo el trabajo bajo esta modalidad, manteniendo los estándares de calidad laboral. Desde su implementación, el 81,8 % de las personas trabajadoras que pueden teletrabajar según su puesto/ocupación han optado por esta modalidad, lo que representa un aumento en comparación con el ejercicio anterior (aproximadamente el 80%), evidenciando el éxito de su implementación.

Todos los trabajadores afectados por esta Política, han recibido la información y formación necesaria al respecto. Esto se ha realizado con el objetivo de garantizar la prevención de riesgos laborales de las personas que disfrutaban de esta modalidad de trabajo, y asegurar que la actividad laboral se realice en condiciones óptimas de seguridad y salud.

En el Reino Unido, los empleados del Aeropuerto de Londres-Luton disponen también de la posibilidad de acogerse a una modalidad de trabajo híbrida (de 2 a 3 días en la oficina por semana), dependiendo de las necesidades operativas. Además de lo anterior, los empleados tienen la posibilidad de trabajar en remoto desde el extranjero por un período máximo de un mes. Esta medida busca mejorar la seguridad y la flexibilidad en la gestión del equilibrio entre la vida laboral y personal, considerando la diversidad de la fuerza laboral. En 2023, aproximadamente el 21% de la fuerza laboral se encuentra trabajando en formato híbrido. Aunque la cifra ha disminuido con respecto al año pasado (24% en 2022), esto se debe a que algunas unidades, que desempeñan su trabajo en puestos de naturaleza eminentemente presencial, han visto reforzada la plantilla.

En Brasil, en la oficina de servicios centrales existe la posibilidad de acogerse a la modalidad de trabajo híbrido, con trabajo remoto una vez por semana, para las personas elegibles.

5.2. Diversidad e inclusión

(GRI 3-3)

La Compañía establece su compromiso con la promoción de la igualdad y la diversidad en varias normas internas y asegura el despliegue del mismo mediante el establecimiento de objetivos específicos y su inclusión en las estrategias correspondientes¹⁶².

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton forma parte de alianzas para la promoción de la diversidad y el empleo local con LBC a través de Luton Rising, así como la Red de Empleadores para la Igualdad y la Inclusión.

La supervisión de las medidas contra la discriminación en Brasil se realiza en base a lo recogido en la normativa en vigor y en los términos del Acuerdo Colectivo, contando con la participación de los órganos de gobierno, en caso de ser necesario.

Aena concibe la diversidad en su sentido más amplio y plural (raza, nacionalidad, edad, origen social, sexo, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquier otra condición personal, física o social)

Un firme compromiso con la igualdad de oportunidades y la no discriminación extendido a toda la cadena de valor



Personas trabajadoras

Rechazo a cualquier tipo de discriminación y tolerancia cero a cualquier forma de discriminación, acoso, bullying o situación hostil.

Respeto, fomento de la diversidad e igualdad de oportunidades entre todos los trabajadores y trabajadoras de la Compañía, sin importar el desarrollo de su relación laboral.

Formación para prevenir cualquier tipo de discriminación o acoso en los espacios de trabajo.

Cultura inclusiva asegurando el acceso al trabajo y la eliminación de barreras.

Equipos diversos (competencias, habilidades, experiencias, conocimientos, valores y actitudes).

Igualdad de oportunidades: selección y promoción de talentos fundamentada en criterios objetivos de mérito y capacidad.

Igualdad de condiciones de desarrollo para trabajadores y trabajadoras con cualquier tipo de discapacidad.

Canales de comunicación para comunicar cualquier tipo de conducta irregular.



Cadena de suministro

Principio de transparencia. No discriminación e igualdad de trato para licitadores y licitadoras.

Igualdad y diversidad como base para los criterios de selección y adjudicación.

Prácticas de salud y seguridad obligatorias.

Control sobre el cumplimiento de la legislación vigente en materia laboral, en miras de garantizar un trato digno y justo, un entorno laboral que promueva el respeto a los derechos humanos, diversidad, inclusión y no discriminación.

Canales de comunicación para comunicar cualquier tipo de conducta irregular.



Clientes

Instalaciones aeroportuarias accesibles y adaptadas para todos. Desarrollo de medidas específicas en las instalaciones aeroportuarias.

Garantizar que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo a través de un servicio de calidad, y adaptado a los distintos tipos de diversidad funcional.

Uso de lenguaje inclusivo.

Canales de comunicación para comunicar cualquier tipo de conducta irregular.



Sociedad

Desarrollo de planes y actuaciones para potenciar los derechos económicos, sociales y culturales, la diversidad, inclusión, igualdad de oportunidades y la no discriminación, además de iniciativas y programas que contribuyan al respeto de los derechos humanos y la consecución de los ODS.

Apoyo a colectivos que se encuentran en situación de vulnerabilidad (por ejemplo, integración de jóvenes en el mercado laboral, relación con centros especiales de empleo, etc.).

¹⁶² En Brasil, los aeropuertos de Aena no disponen aún de objetivos específicos al respecto.

...que se hace efectivo a través de un conjunto de normas y herramientas.



Personas trabajadoras

Plan Estratégico 2022-2026 con inclusión de objetivos específicos en materia de igualdad.

Convenio Colectivo: Aena asume el compromiso de ofrecer las mismas oportunidades de acceso al trabajo y promoción profesional para todo su personal, rechazando la discriminación de cualquier tipo.

Acuerdo Colectivo de Aena Brasil: Destacan sus cláusulas de protección a mujeres ante situaciones de acoso sexual y de violencia doméstica. Además, en él se incluyen aspectos de género, condiciones médicas, libre afiliación o actividades sindicales, no discriminación en las decisiones de empleo (contratación/promoción/despidos), no discriminación en las condiciones de trabajo (horas de trabajo/formación/remuneración/seguridad social), raza/etnia/nacionalidad, origen social, religión, orientación sexual, responsabilidades familiares (incluido el embarazo), discapacidades, opinión política y edad sancionadoras en su caso.

Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton: Los objetivos específicos en términos de inclusión, no discriminación y fomento de la igualdad formaliza el compromiso de la organización con la diversidad.

II Plan de Igualdad: Destacan las siguientes medidas acometidas en este año:

- Nuevo Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género.
- Incremento de formación específica en igualdad (presencial y online).
- Facilitación de cambios de puesto para mujeres embarazadas.
- Incremento de la presencia en foros, institutos, universidades y ferias para promover la incorporación de mujeres a la compañía.
- Difusión efectiva de las medidas de conciliación y corresponsabilidad.
- Incrementar la visibilidad de mujeres referentes, en colectivos o puestos con baja representación.

La Estrategia de Igualdad, diversidad e inclusión del Aeropuerto de Londres-Luton tiene como objetivo fomentar un lugar de trabajo en el que el objetivo es ser uno mismo.

Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género: Establece medidas para prevenir y evitar situaciones de acoso, además del procedimiento a seguir en caso de denuncia o queja por acoso sexual o por razón de sexo, incluyendo a partir de ahora al colectivo LGTBI. Por su parte, la ley brasileña establece la igualdad de derechos para hombres y mujeres.

Código de Conducta Asume el compromiso de garantizar la igualdad de oportunidades en el acceso al trabajo y en la promoción profesional, evitando todo tipo de discriminación, así como la prohibición de cualquier tipo de conducta de acoso en el entorno laboral, promoviendo un ambiente y clima de trabajo compatibles con la vida personal y familiar de los trabajadores.

Reglamento del Consejo de Administración de Aena: Lleva la discusión en términos de diversidad y no discriminación al nivel más alto de la Compañía, asumiendo explícitamente el compromiso de establecer un objetivo de representación para el sexo menos representado e informar sobre ello.

Política de Selección de Candidatos a Consejero: Establece la diversidad como base para la selección y buen funcionamiento del Consejo, considerando como factores diferenciadores la diversidad de género y edad.

Política de Sostenibilidad: Dentro de su margen de acción, está proporcionar un entorno laboral seguro y saludable caracterizado por la igualdad de oportunidades y la no discriminación, fomentar la diversidad, la gestión del talento, y la conciliación de la vida profesional y personal, dando especial atención a las dificultades que presentan personas con necesidades especiales.

Política de Derechos Humanos: Establece el compromiso de rechazar todo tipo de discriminación y garantizar la igualdad de oportunidades, así como el respeto y el fomento de la diversidad entre los trabajadores. Este compromiso se extiende a la relación con toda la cadena de valor.

En Brasil se está trabajando en la elaboración de una Política de Diversidad e Inclusión local. No obstante, en la Política de Derechos Humanos y en la Política de Contratación de Personas, se establece el rechazo a la discriminación tanto en la plantilla sociedad como hacia los clientes.

Política de Relaciones con Grupos de Interés: Resguarda los intereses y derechos de los grupos de interés, garantizando la igualdad de trato en términos de información, participación y ejercicio de derechos.

Política de Discapacidad (España) y Declaración de Política sobre Discapacidad (Reino Unido): Demuestra el compromiso de la Compañía en contribuir a una sociedad en que las personas en situación de discapacidad tengan su sitio, en miras de construir una sociedad sin exclusión. Esta política asume el compromiso de velar por los intereses de personas con necesidades especiales y garantizar el empleo a cualquier persona independientemente de su condición y sin importar si es un usuario, visitante, empleado u otros agentes.

Estricto cumplimiento del *Ley de Igualdad de Oportunidades de 2010*, un marco legal que proporciona directrices específicas en estas áreas y está alineado con los convenios de la OIT.



Cadena de suministro y servicio

El Sistema de Cumplimiento Normativo incluye herramientas para el reporte de incidentes y mecanismos de supervisión, procedimiento de debida diligencia, procedimientos internos para garantizar el cumplimiento de las cláusulas de diversidad e igualdad contenidas en los pliegos de contratación.

A su vez, el protocolo de actuación frente al acoso sexual y el Código de Conducta consideran acciones correctivas y disciplinarias en casos de discriminación o acoso y sanciones por incumplimientos.

Normativa aplicable en materia de contratación (Ley 9/2017): Considera la inclusión de cláusulas de diversidad en las licitaciones y también de mecanismos para realizar seguimiento del grado de cumplimiento de las mismas (y medidas sancionadoras en su caso).

Comunicación y denuncia: a través del Canal de Denuncias

Actuaciones de formación enfocadas en diversidad, igualdad y no discriminación.

Se promueve la flexibilidad, igualdad y conciliación por medio de medidas efectivas (cuidado de niños, permisos parentales más allá de lo exigido legalmente, entre otros).

En el Reino Unido, los mecanismos son: *Procedimiento de Quejas de LLA* y *Procedimiento Disciplinario de LLA* (procedimiento interno disciplinario y de reclamaciones), Whistleblowing channel *Declaración sobre la Esclavitud Moderna*.



Mecanismo de supervisión

Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo: Se asume el compromiso de establecer objetivos de representación para el sexo menos representado en el Consejo de Administración.

A su vez, elabora material orientativo para alcanzar dicho objetivo y mantener informado al Consejo en términos de diversidad de género, asegurando que sea comunicado en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

Comisión de Sostenibilidad y Cambio Climático: Su función está basada en conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas en materias de diversidad, entre otros temas.

A su vez, existen comisiones especializadas, como la Comisión de igualdad, la cual se encarga de velar por el seguimiento y el cumplimiento del Plan de Igualdad, analizar las mejores prácticas para su posible implementación, así como de la realización de campañas de sensibilización e información.

5.2.1. Diversidad de género

(GRI 3-3)

Principales objetivos del II Plan de Igualdad



Aumentar el número de trabajadoras en áreas en que cuentan con baja representación (principalmente colectivos de mantenimiento y servicio de extinción de incendios).



Concretar una cultura basada en la igualdad de trato y oportunidades, impulsada por acciones formativas y de sensibilización.



Promover e interiorizar el protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género, a toda la plantilla.



Mantener el cumplimiento de igualdad de trato y oportunidad en los procesos de selección y contratación.



Priorizar y robustecer las medidas de conciliación entre la vida personal, familiar y laboral.



Mantener la igualdad del sistema retributivo entre mujeres y hombres.



Potenciar los procesos de sensibilización y comunicación en términos de igualdad.



Consolidar la dimensión de género en la gestión de la prevención de riesgos laborales.



Potenciar la comunicación no sexista e inclusiva y a su vez, promover iniciativas que persigan este objetivo.

Principales objetivos específicos de Aena en materia de igualdad

Estrategia de Sostenibilidad de Aena: Alcanzar en 2026 el 45% de directoras en servicios centrales y el 25 % de directoras en aeropuertos.

Desarrollo de actuaciones específicas para impulsar programas dirigidos a mujeres y la promoción y participación en campañas y eventos relacionados con la igualdad.

En el Reino Unido la Estrategia de Igualdad, diversidad e inclusión del Aeropuerto de Londres-Luton, "At Work It Is Easy to be me", incluye entre sus objetivos generales:

- Atraer, reclutar y retener una fuerza laboral diversa.
- Asegurarse de que los empleados sean incluidos, escuchados y tratados de manera justa.
- Crear un equipo senior más diverso cuando los roles estén disponibles.
- Incorporar ED&I en boletines y actualizaciones de la empresa.
- Crear un calendario de inclusión que celebre eventos culturales y religiosos.

En lo que respecta igualdad de género, en España, basándose en los objetivos delineados en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, el despliegue del compromiso se ejecuta a través del II Plan de Igualdad de Aena, vigente hasta el ejercicio 2025.

Este Plan, de carácter transversal, contempla un conjunto organizado de objetivos y más de 40 medidas en materias como la promoción profesional, la formación y capacitación y las condiciones laborales, entre otras.

Durante 2023 se ha continuado avanzando en el desarrollo de las medidas previstas, destacando, entre otras:

- Realización de encuestas de opinión sobre la Igualdad, a toda la plantilla. Se llevó a cabo esta actuación con el fin de conocer la opinión de los empleados y empleadas, sobre diferentes aspectos relacionados con la igualdad de oportunidades en la compañía, con carácter anónimo y confidencial. La información será analizada en el seno de la Comisión Paritaria de Igualdad, de cara a mejorar aquellos aspectos que puedan ser susceptibles de mejora.

- Desarrollo el nuevo Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género.
- Continuidad del espacio "Contamos por Igual" en el newsletter para dar visibilidad, principalmente a mujeres referentes en colectivos o puestos infrarrepresentados.
- Formación online para la prevención y actuación frente al acoso sexual y/o por razón de sexo, para toda la plantilla.
- Revisión e informe del Registro Retributivo anual.
- Creación de un curso de lenguaje inclusivo y no sexista, para toda la plantilla, para sensibilización a todo el personal.
- Fomento de la difusión efectiva de las medidas de conciliación y corresponsabilidad vigentes.
- Promoción de las medidas sociales existentes de atención y apoyo a las posibles víctimas de violencia de género.
- Difusión de convocatorias de selección en asociaciones de mujeres víctimas de violencia de género.
- Presencia en foros, institutos, universidades y ferias para promover la incorporación de mujeres en la Compañía, principalmente de carreras STEM (Ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas, por sus siglas en inglés).

La supervisión del Plan se lleva a cabo por la Comisión Paritaria de Igualdad, integrada por representantes de Aena en España y las organizaciones sindicales presentes en la Coordinadora Sindical Estatal (CSE). Así, en lo que respecta a las facultades principales relacionadas con el II Plan de Igualdad, esta Comisión se encarga de:

- Velar porque en la entidad se cumpla el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres.
- Sensibilizar a la organización sobre la importancia de impulsar la igualdad.
- Impulsar la difusión del Plan de Igualdad y promover su implantación.
- Realizar el seguimiento, evaluación y revisión del Plan.

Por su parte, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha aprobado su Estrategia de Igualdad, Diversidad e Inclusión, cuyo grado de consecución es supervisado por el área de recursos humanos. Entre sus principales objetivos en materia de igualdad, se encuentran:

- Atraer, reclutar y retener un personal diverso.
- Garantizar que los empleados se sientan incluidos, escuchados y tratados de manera justa.

- Crear un equipo directivo más diverso.
- Incluir aspectos relacionados con la igualdad, diversidad e inclusión en los boletines y actualizaciones de la Compañía.
- Puesta en marcha de eventos de diversa índole enfocados a la promoción de la igualdad.

Sobre el progreso de estos objetivos, durante 2023:

- Se han llevado a cabo revisiones detalladas para identificar brechas y se han implementado mejoras en políticas y procesos, incluyendo licencia parental, quejas e igualdad de oportunidades.
- Se han introducido encuestas periódicas que incluyen preguntas relacionadas con aspectos en materia de igualdad, diversidad e inclusión.
- Se han proporcionado formaciones específicas en materia de igualdad, diversidad e inclusión a los gerentes.

En lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, hasta la fecha no disponen de un plan de igualdad independiente. No obstante, su gestión en la materia responden a los compromisos asumidos en la Política de Derechos Humanos, la Política de Sostenibilidad y el Código de Conducta.

Diversidad de género en estructuras organizativas de la Compañía

 Representatividad del género femenino
37,7 % de la plantilla del Grupo (37,2% en 2022)
50,0 % del Consejo (40% en 2022)
45,2 % en categorías directivas o tituladas (44% en 2022)
33,2 % ocupan puestos STEM (33,1% en 2022)
40,3 % aquellas que contribuyen directamente a la generación de ingresos de la Compañía (39,5% en 2022).

Casos de discriminación y acciones correctivas

(GRI 2-26; 3-3; 406-1)

Durante 2023, se han recibido 6 denuncias por acoso en Aena y sus filiales en España (3 en 2022), 0 en las filiales en Reino Unido (0 en 2022) y 15 en sus filiales en Brasil (3 en 2022).

De las recibidas en España, 1 se ha inadmitido, 1 se encuentra en fase previa a la investigación, 3 de ellas están en proceso de investigación y 1 se ha archivado por desistimiento del informante. Por lo que hay 0 denuncias de acoso cerradas tras la oportuna investigación en 2023 (ver apartado 1.2.10. Canal de denuncias, para más información).

En lo que respecta a las recibidas a través de los canales habilitados en las filiales de Aena en Brasil dos han sido cerradas como poco concluyentes, una como parcialmente procedente, once consideradas como improcedentes y una cerrada por no disponer de datos suficientes (y no imputable a Aena) (ver apartado 1.2.10. Canal de denuncias, para más información).

A este respecto, en España¹⁶³, en 2023 la Comisión Paritaria de Igualdad ha acordado el nuevo Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género con la finalidad de prevenir cualquier acto que pudiera surgir de esta naturaleza y, en su caso, resolverlos de forma garantista y ágil¹⁶⁴. Los objetivos principales de este nuevo protocolo son:

- Dar respuesta a la necesidad de prevenir, sensibilizar y, en su caso, erradicar con todas las garantías estas formas de violencia y discriminación en el ámbito laboral.
- Conseguir una atención rápida en la intervención y gestión ante posibles situaciones de este tipo.
- Defender la tolerancia y el respeto a la diversidad, la igualdad y la inclusión del colectivo LGTBI.
- Contemplar la legislación vigente en esta materia.
- Cumplir con las medidas acordadas en el II Plan de Igualdad.

En base a este nuevo procedimiento, ante cualquier conducta irregular se podrá presentar una comunicación a través del Canal de denuncias, por correo postal, o mediante la petición de una reunión presencial, en ambos casos con la persona física responsable del Sistema de Cumplimiento de Aena. Su evaluación y seguimiento se realizará de acuerdo a lo establecido en el procedimiento, que en cualquier caso se rige por los principios de diligencia, confidencialidad, garantía y protección de la intimidad y dignidad de las personas víctimas de acoso sexual, por razón de sexo, orientación sexual, identidad o expresión de género; así como por los principios de contradicción e imparcialidad, y respeto a los derechos de todas las personas implicadas en el procedimiento.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone del procedimiento de quejas de acuerdo con el cual:

- Se deben resolver las denuncias en su etapa más temprana y tratarlas de la manera más razonable y rápida posible.
- Estas serán investigadas y los empleados serán informados del resultado, incluyendo los posibles retrasos que pudieran producirse en su resolución.
- Se podrá contar con el asesoramiento del área de recursos humanos para cualquier duda o consulta.

Las situaciones por las cuales se pueden comunicar posibles irregularidades contemplan términos y condiciones de empleo, aspectos relacionados con la salud y seguridad, relaciones laborales, bullying y acoso, nuevas prácticas laborales, entorno laboral y cambios organizativos. Para ello, se podrá utilizar el *Whistleblowing channel*.

De la misma manera, en Brasil el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil rechaza cualquier conducta irregular en esta materia, permitiendo la adopción de medidas disciplinarias en su caso. A estos efectos, los empleados tienen la posibilidad de realizar comunicaciones de esta naturaleza a través del Canal de ética, entre otros.

Formación en igualdad

- En el caso de España, 1.586 personas han participado en programas de formación en materia de igualdad entre hombres y mujeres, de ellas 1.361 han realizado el curso "Igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres", todas las personas que se incorporan a Aena reciben convocatoria a este curso.
- Se ha formado en comunicación inclusiva y no sexista al personal de Organización y Personas y a los editores de los portales de la intranet. Además se ha desarrollado un curso online para toda la plantilla sobre lenguaje inclusivo y no sexista, con el objetivo de sensibilizar y promover este lenguaje dentro de la organización. Se ha convocado a toda la plantilla para su realización.

¹⁶³ Aena S.M.E., S.A. y AIRM.

¹⁶⁴ Tanto el Protocolo de Acoso laboral como el sexual se han adaptado en 2023 a los requerimientos de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

- Se ha realizado formación para la prevención y actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo, dirigido a toda la plantilla.
- Participación en el programa Promociona que impulsa una mayor presencia de mujeres en la Alta Dirección.
- Continúa disponible en la plataforma de aprendizaje para todos los empleados y empleadas, formación para la eliminación de sesgos.
- En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha desarrollado programas formativos específicos en materia de igualdad, diversidad e inclusión especialmente destinado a personas con puestos de responsabilidad (gerentes).
- Por su parte, en Brasil, en los aeropuertos de Aena se han llevado a cabo acciones de sensibilización en la materia.

	2022	2023	Objetivo
Mujeres en plantilla (%)	37,2 %	37,7 %	— %
Mujeres en el Consejo de Administración (%) ^(A)	40,0 %	50,0 %	Mantener o superar el 40% en 2023 y años sucesivos
Mujeres en puestos de directivos o titulados (%)	44,5 %	45,2 %	
Mujeres en puestos pre-directivos en la carrera de gestión (%)	44,5 %	42,9 %	
Mujeres en posiciones organizativas consideradas STEM	33,1 %	33,2 %	
Mujeres en posiciones que contribuyen directamente a la generación de ingresos (%)	39,5 %	40,3 %	

Nota: cálculo consolidado, realizado sobre el total de hombres y mujeres en cada grupo/clase.
 (A) Política de selección de miembros del Consejo de Administración de Aena. Proyecto de Ley orgánica de representación paritaria y presencia equilibrada de mujeres y hombres.

Porcentajes de plantilla por sexo, edad y categoría profesional (a 31 de diciembre) (GRI 405-1)
2023

	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
	Alta Dirección	— %	— %	0,01 %	0,01 %	0,05 %	0,05 %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	0,01 %	0,01 %	0,05 %
Directivos y titulados	— %	0,01 %	3,70 %	4,57 %	6,06 %	7,12 %	0,02 %	0,02 %	0,39 %	0,40 %	0,22 %	0,25 %	— %	— %	0,13 %	0,29 %	0,04 %	0,14 %	0,02 %	0,03 %	4,22 %	5,26 %	6,32 %	7,51 %
Coordinadores	— %	— %	0,41 %	1,12 %	3,22 %	7,46 %	0,02 %	0,04 %	0,19 %	0,03 %	0,10 %	0,02 %	— %	— %	0,41 %	0,62 %	0,06 %	0,09 %	0,02 %	0,04 %	1,01 %	1,77 %	3,38 %	7,57 %
Técnicos	0,01 %	0,17 %	3,87 %	10,60 %	11,46 %	19,01 %	— %	0,03 %	— %	0,32 %	— %	0,23 %	0,06 %	0,12 %	0,44 %	1,71 %	0,11 %	0,42 %	0,07 %	0,32 %	4,31 %	12,63 %	11,57 %	19,66 %
Personal de apoyo	0,01 %	0,03 %	1,09 %	0,64 %	1,89 %	1,52 %	0,10 %	0,20 %	1,33 %	2,14 %	0,82 %	1,22 %	0,14 %	0,18 %	1,24 %	1,45 %	0,09 %	0,15 %	0,25 %	0,41 %	3,66 %	4,23 %	2,80 %	2,89 %
Total	0,02 %	0,21 %	9,08 %	16,94 %	22,68 %	35,16 %	0,14 %	0,29 %	1,91 %	2,89 %	1,14 %	1,72 %	0,20 %	0,30 %	2,22 %	4,07 %	0,30 %	0,80 %	0,36 %	0,80 %	13,21 %	23,90 %	24,12 %	37,68 %

2022

	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
	Alta Dirección	— %	— %	— %	— %	0,1 %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	0,1 %
Directivos y titulados	— %	— %	4,1 %	5,2 %	6,1 %	7,3 %	— %	— %	0,3 %	0,5 %	0,2 %	0,4 %	— %	— %	0,1 %	0,1 %	— %	0,1 %	— %	— %	4,5 %	5,8 %	6,3 %	7,8 %
Coordinadores	— %	— %	0,5 %	1,5 %	3,5 %	8,0 %	— %	— %	0,1 %	— %	0,1 %	— %	— %	— %	0,2 %	0,4 %	— %	0,1 %	— %	— %	0,8 %	2,0 %	3,6 %	8,0 %
Técnicos	— %	0,2 %	4,4 %	11,7 %	11,4 %	19,7 %	— %	— %	0,1 %	0,3 %	— %	0,3 %	— %	— %	0,2 %	0,9 %	— %	0,1 %	— %	0,2 %	4,6 %	12,9 %	11,4 %	20,1 %
Personal de apoyo	— %	— %	0,9 %	0,7 %	1,8 %	1,6 %	0,2 %	0,1 %	1,2 %	1,8 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	0,1 %	0,7 %	0,6 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %	2,9 %	3,1 %	2,7 %	2,7 %
Total	— %	0,2 %	10,0 %	19,1 %	22,9 %	36,6 %	0,2 %	0,1 %	1,7 %	2,6 %	1,1 %	1,7 %	0,2 %	0,1 %	1,1 %	2,0 %	0,1 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %	12,8 %	23,8 %	24,0 %	38,6 %

Actuaciones más relevantes llevadas a cabo en materia de diversidad de género en 2023

En España, cabe destacar:

- Obtención del distintivo de Igualdad en la Empresa (DIE), otorgado por el Ministerio de Igualdad, por la aplicación de políticas de igualdad de trato y de oportunidades con sus trabajadoras y trabajadores, mediante la implantación de planes y medidas de igualdad, en áreas como el acceso al empleo y las condiciones de trabajo, incluidas las medidas de conciliación y corresponsabilidad, la política retributiva con enfoque de género, la comunicación inclusiva, los aspectos relativos al modelo organizativo, la Responsabilidad Social Corporativa, etc.
- Programa de Mentoring “Líderes desarrollando líderes”, en el que han participado 117 mujeres hasta 2023, (102 en 2022), representando un 42% (41% en 2022), entre las cuales, el 43% asumen la figura de mentoras (42% en 2022).
- Inclusión por segundo año, en el Sustainability Year Book, el anuario de sostenibilidad que reconoce y clasifica a las principales empresas del mundo en función de sus prácticas empresariales sostenibles y responsables con la sociedad y el planeta, incluyendo cuestiones en materia de diversidad.
- Inclusión en el “I Ranking de Empresas por la Igualdad” de la Fundación Woman Forward, en el puesto 16 de 50. Esta fundación se dedica a promover el liderazgo femenino en el entorno empresarial.
- Programas de formación de Alta Especialización, dirigidos principalmente a puestos de responsabilidad e impartidos por escuelas de negocio de reconocido prestigio como IESE, ESADE, IE y diferentes Universidades. En 2023, 6 directivas han asistido a este tipo de programas o cursos de especialización, enfocados al desarrollo de competencias directivas.
- Desarrollo de una sección específica en la revista interna “Contamos por igual”, un espacio dedicado a experiencias, historias y opiniones sobre igualdad.
- Difusión y/o colaboración en iniciativas relacionadas con la igualdad y diversidad de género desarrolladas por instituciones públicas y privadas:
 - Día Internacionales de la Mujer y la Niña en la Ciencia, Día Internacional de la Mujer en la Ingeniería, Día Internacional de la Mujer.
 - Entrevista a la Directora General Comercial e Inmobiliaria.
 - Participación de la Directora de Organización y Personas, en el foro de Europa Press, "Generación de Oportunidades".
 - Realización de una entrevista-coloquio con Lara Diloy y Elena Mayoral, Directora General de Aeropuertos.
 - Mujeres directivas y altos cargos visitan el aeropuerto.
- Participación en el vídeo realizado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por el Día de la Mujer, en el que pone en valor la labor de las profesionales de las empresas del grupo MITMA.
- Realización de un flashmob con motivo del día de la mujer.
- Iluminación de algunos de los aeropuertos de la red con motivo de la celebración del “Día de la mujer”.
- Exposición de muestras expositivas en aeropuertos para apoyar diferentes conmemoraciones, como por ejemplo en el Aeropuerto de la Gomera, con motivo de la conmemoración del Día Internacional de la mujer rural, una muestra de fotografías sobre las mujeres emprendedoras
- Aena ratifica su inclusión en el IBEX Gender Equality Index, que reconoce y promueve la igualdad de género, liderado por BME (Bolsas y Mercados Españoles). Los requerimientos para entrar en el índice exigen una representación femenina entre un 25% y un 75% en su Consejo de Administración, así como entre un 15% y un 85% en la Alta Dirección.

Por su parte, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton:

- Durante 2023 se ha mantenido la adhesión a al Employers Network For Equality & Inclusion.
- Al igual que en el ejercicio anterior, se ha seguido trabajando en el desarrollo de un informe interno en materia de Igualdad, Diversidad e Inclusión, con el fin de asegurar los derechos de todos los trabajadores.
- Consecución de los objetivos previstos en la Estrategia de Igualdad, Diversidad e Inclusión.

Por último, en lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, se han realizado acciones de sensibilización sobre la Igualdad de Género.

5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad

(GRI 3-3)

En todos los países en los que el Grupo Aena desarrolla su actividad, se garantiza la accesibilidad a las oportunidades de empleo, eliminando cualquier tipo de dificultad que pueda surgir al respecto y fomentando la igualdad de oportunidades. En este sentido, se ha implementado un modelo de acceso inclusivo en las convocatorias de empleo y pruebas de selección, llevando a cabo todas las adaptaciones necesarias para favorecer la adecuada participación de todas las personas, sin importar su condición, prestando especial atención a aquellas que se encuentran en situación de discapacidad en cualquiera de sus formas.

- Las ofertas de empleo recogen de forma expresa la realización de adaptaciones que resulten necesarias en caso de discapacidad. Adicionalmente, en Aena se contrata a centros especiales de empleo¹⁶⁵.
- En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton participa en actividades orientadas a la promoción del empleo, como ferias de empleo accesibles. Además, publica las oportunidades laborales en diferentes plataformas locales como *Connect 2 Luton*, la propia página de empleo del Aeropuerto (*Careers Page*), etc. En caso de tener que realizar una entrevista presencial, se garantiza la correcta adaptación de las instalaciones.
- Por su parte, en las filiales de Aena en Brasil se publican vacantes específicas para personas con discapacidad en la web local. También se llevan cabo otras adaptaciones específicas, como las desarrolladas para dar respuesta a las necesidades de personas con problemas auditivos en procesos de selección.

Asimismo, en 2023, Aena Brasil ha colaborado con el Centro de Integración Empresa-Escuela) para brindar apoyo a jóvenes con discapacidades intelectuales, facilitándoles la integración en el mercado laboral mediante asistencia en los procesos de selección.

¹⁶⁵ De esta manera se aborda la cuota de reserva de puestos de trabajo destinados a personas con discapacidad, contribuyendo al cumplimiento del artículo 42 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social.



A finales del ejercicio 2023

Un 1,56 % de la fuerza laboral cuenta con alguna diversidad funcional



Empleados con discapacidad (GRI 405-1)				
	Efectivos		% sobre la plantilla Total	
	2022	2023	2022	2023
España ^(A)	120	121	1,46 %	1,42 %
Reino Unido ^(B)	11	9	1,61 %	1,11 %
Brasil	11	28	3,15 %	3,52 %
TOTAL	142	158	1,54 %	1,56 %

^(A) Dato correspondiente al número efectivo de empleados con discapacidad en plantilla a 31 de diciembre, sin considerar el número equivalente resultante de medidas compensatorias.

De acuerdo a la legislación vigente en España, el porcentaje de empleados con discapacidad se calcula en función del número efectivo de personas con discapacidad en plantilla a 31 de diciembre, y el número equivalente de personas resultado de las medidas compensatorias aprobadas por Resolución de la Dirección General del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) sobre la Declaración de excepcionalidad y adopción de medidas alternativas para el cumplimiento de la cuota de reserva en favor de los trabajadores con discapacidad.

A fecha de publicación del presente informe, están actualizados los datos de declaración de excepcionalidad hasta 2021, estando pendiente la de los ejercicios 2022 y 2023 que se actualizarán durante el primer trimestre de 2024 en la nueva herramienta informática habilitada a tal fin por el SEPE.

^(B) Restricciones de confidencialidad: En Reino Unido, la discapacidad se considera una característica protegida de acuerdo con el Equal Opportunity Act 2010 (que cubre a todos los empleados locales). Únicamente se puede disponer de información de aquellos trabajadores que, voluntariamente, aporten dicha información. En base a lo anterior, en 2023, 9 empleados con diversidad funcional han trabajado en el Aeropuerto de Londres-Luton. (información no reportada en el ejercicio 2022, si bien reportada en este informe).

5.2.3. Accesibilidad en los servicios

(GRI 3-3)

Con el propósito de asegurar el acceso sin restricciones para todas las personas que transitan por los aeropuertos (empleados, clientes, proveedores y usuarios), el Grupo Aena ha implementado instalaciones y centros de trabajo que incorporan adaptaciones consideradas objetivamente necesarias en el entorno laboral. En este sentido, Aena ha colaborado activamente con organizaciones de referencia, como CERMI o la Confederación de Autismo de España, para garantizar la accesibilidad universal.

Asimismo, se ofrece el servicio de acompañamiento a personas con movilidad reducida en todos los aeropuertos del Grupo (ver Capítulo 6 para más información).

En el Reino Unido, la gestión en el Aeropuerto de Londres-Luton sigue enfocada en colaborar con proveedores de salud ocupacional para que los empleados que lo requieran tengan la mejor atención. En Declaración de Política sobre Discapacidad se incluye los intereses de las personas en situación de discapacidad, ya sean usuarios, visitantes o empleados.

En Brasil, las filiales de Aena disponen de un Manual de Operación para Personas con Necesidades de Asistencia Especial, que tiene como objetivo definir los procedimientos y controles de datos relativos a la asistencia de personas en necesidad de asistencia especial.

5.2.4. Entorno de trabajo diverso e inclusivo

En España, la Compañía, alineada con las demás empresas públicas pertenecientes al grupo MITMA, y a la Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGTBI (REDI), promueve activamente la diversidad e inclusión del colectivo LGTBI en el ámbito del Sector Público Estatal. La REDI se centra en la sensibilización y la creación de un entorno laboral propicio para el adecuado desempeño de sus miembros.

En el Reino Unido, además de lo establecido en el Código de Conducta, la orientación sexual y la asignación de género están protegidas de cualquier tipo de discriminación, el acoso y el bullying, al amparo del Equality Act 2010, así como en la política de igualdad de oportunidades e inclusión y dignidad.

Como parte de la estrategia de Equidad, Diversidad e Inclusión (ED&I), se brinda a los empleados la oportunidad de unirse o crear grupos de apoyo y redes, incluyendo a miembros de la comunidad LGTBI. Además, se ha conmemorado el Mes del Orgullo a través de una serie de publicación en el boletín interno y la realización de charlas de concienciación.

Por su parte, en Brasil, en las filiales de Aena se llevan a cabo acciones de sensibilización en esta materia.

Aena reafirma su compromiso contra la discriminación y favorece la sensibilización y el ambiente apropiado para la inclusión efectiva del colectivo LGTBI en el entorno laboral.

5.2.5. Diversidad cultural en órganos de gobierno y empleados

El Grupo Aena reconoce y valora positivamente la contribución de la diversidad cultural y la convergencia de distintas culturas y nacionalidades en el seno de la Compañía.

En 2023, el Grupo cuenta con 46 nacionalidades distintas, 18 de la Unión Europea y 28 no europeas (38 en 2022, 16 de la Unión Europea y 22 no europeas).

Distribución de empleados en la plantilla por nacionalidad				
	% en plantilla		% en puestos directivos y de gestión	
	2022	2023	2022	2023
Española	88,39 %	83,61 %	92,68 %	91,78 %
Brasileña	3,74 %	7,80 %	1,19 %	2,36 %
Británica	6,09 %	6,28 %	5,29 %	4,68 %
Polaca	0,42 %	0,54 %	0,04 %	0,13 %
Rumana	0,29 %	0,49 %	— %	0,08 %
Italiana	0,14 %	0,16 %	0,13 %	0,13 %
Alemana	0,11 %	0,10 %	0,09 %	0,08 %
Francesa	0,10 %	0,09 %	0,04 %	0,04 %
Otras	0,73 %	0,92 %	0,53 %	0,72 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %

5.2.6. Diversidad generacional, gestión de la edad y fomento de la integración laboral de los jóvenes

(GRI 3-3)

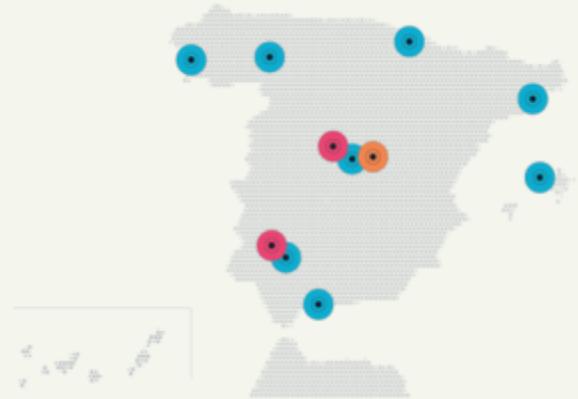


El Grupo Aena también destaca la diversidad generacional como valor agregado al entorno laboral, es por eso que impulsa el empleo y la formación de las diferentes generaciones. A este respecto, destacan las siguientes iniciativas desarrolladas en 2023:

- En España:
 - 28 convenios vigentes: se mantienen colaboraciones estratégicas con 19 universidades (públicas y privadas), así como con 4 centros de estudios, formativos o de negocios, y 5 centros de formación profesional. Estos acuerdos han facilitado oportunidades para que 71 estudiantes de grado y máster, así como 9 de formación profesional, realicen prácticas curriculares o extracurriculares.
 - Ferias de Empleo: se ha incrementado la participación en este tipo de eventos, tanto de forma presencial como telemática, contribuyendo a promocionar positivamente la marca Aena. En total, se ha participado en más de 20 ferias en diferentes partes de España. Igualmente, este tipo de acciones se llevan a cabo por parte del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.

- Estrategia de Employer Branding: en el marco de esta estrategia, se ha dado continuidad a la red de Embajadores de Marca y Diversidad. Su objetivo es transmitir la imagen de Aena como empleador tanto interna como externamente. Esta iniciativa busca fortalecer el compromiso y la fidelización de los propios trabajadores, así como aumentar el interés de posibles candidatos en unirse a la Compañía. La II Jornada de Embajadores de Marca y Diversidad, que se ha gestionado durante 2023, tiene su punto culminante, con su celebración en enero del 2024. Contribuirá a incrementar tanto el número de Embajadores como la presencia en aquellos centros que no pudieron participar en la convocatoria anterior. En la formación de la red de Embajadores, se ha priorizado la equidad y diversidad, considerando aspectos como la edad, género, ocupación, nivel profesional, antigüedad y lugar de trabajo.
- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton:
 - Se han consolidado las actividades en colaboración con el Princes Trust programme con el objetivo de brindar a los jóvenes de las zonas circundantes la oportunidad de disfrutar de una experiencia de aproximadamente cinco semanas en el aeropuerto, fomentando así la experiencia laboral juvenil.
 - Se ha aprobado la Política y orientación para la menopausia, que tiene como objeto sensibilizar sobre la transición a esta nueva etapa en las mujeres y proporcionar información y apoyo a las personas directa o indirectamente afectadas.
 - Además, se han establecido objetivos específicos en la materia, como fomentar que, los miembros senior compartan su experiencia laboral y orientar a los jóvenes en sus respectivos campos. De cara al próximo ejercicio se está evaluando la puesta en marcha de programas y acuerdos con universidades y escuelas de negocio.
- En Brasil, se mantienen los esfuerzos por fomentar el empleo juvenil mediante iniciativas concretas, como Joven Aprendiz.

Distribución de la plantilla por franjas de edad (%) (Consolidado)		
	2022	2023
<30 años (%)	3,77 %	4,62 %
30-50 años (%)	55,36 %	54,78 %
> 50 años (%)	40,87 %	40,60 %



	 Convenio con Universidades	 Convenios con escuelas de negocios	 Convenios con centros de formación profesional
Andalucía	Universidad de Cádiz Universidad de Málaga Universidad de Sevilla	Instituto de Estudios Cajasol	
Baleares	Universidad de las Islas Baleares		IFP Pau Casesnoves
Cataluña	Universidad Politècnica de Catalunya		
Galicia	Universidad de Vigo		
León	Universidad de León		
Madrid	Universidad Antonio Nebrija Universidad Autónoma de Madrid Universidad Carlos III Universidad Complutense de Madrid Universidad de Alcalá de Henares Universidad Politécnica de Madrid Universidad Pontificia de Comillas Universidad Rey Juan Carlos CUNEF Hospital Puerta de Hierro Madrid	Centro de Estudios Garrigues CIS (The College for International Studies) IESE	IFP Claudio Galeno IFP Francisco Tomás y Valiente IFP Vigiles IFP Virgen de la Paloma
Rioja	UNIR		
Valencia	Universidad de Alicante		

5.3. Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos

(GRI 3-3)

5.3.1. Compromiso con la atracción, desarrollo y retención del talento

El Plan Estratégico 2022-2026 reconoce la cultura y el talento como habilitadores clave para el cumplimiento de los objetivos marcados por la Compañía y el óptimo desempeño del Plan. Así se recoge también en España, en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, en la línea “Desarrollo de la carrera profesional”, la cual, tiene el foco en la formación de trabajadores y la atracción de talento, con el fin de detectar y promover el alto rendimiento, la motivación y el compromiso. Todo lo anterior redundará en la mejora de la imagen de marca de Aena.

En Reino Unido, la atracción de mejores talentos y el apoyo a los empleados para el desarrollo satisfactorio de sus carreras queda recogido en la Estrategia de Negocio Responsable. En esta línea, se han desarrollado iniciativas concretas como el programa Get Into Airport, enfocada a la generación de talento en el futuro.

En las filiales de Aena en Brasil, al igual que en años anteriores, la estrategia de recursos humanos está enfocada en el desarrollo y la promoción interna de los trabajadores, la retención de talento, y la mejora del clima laboral de la Compañía.

5.3.2. Atracción, desarrollo y retención del talento

(GRI 404-2)

El Grupo Aena plantea el desarrollo de actuaciones específicas para desplegar y hacer efectivo su compromiso con la atracción, desarrollo y retención del talento.

Entre ellas, en España:

- Estrategia de Employer Branding: con el objetivo de fomentar el sentimiento y orgullo de pertenencia, así como atraer y retener el mejor talento para afrontar los retos futuros, a través del fortalecimiento de la imagen de marca como empleador. En este marco, en 2023, se ha acudido a 20 Ferias de empleo en diferentes puntos geográficos.

- Embajadores de marca y diversidad: involucra a los empleados de la organización que encarnan la identidad corporativa y se identifican con su cultura, propósito y oferta de valor, ayudando a difundirlos para visibilizar las fortalezas de la Compañía y mejorar su atractivo en el ámbito del desarrollo profesional. Durante 2023, los embajadores de marca han participado en varias iniciativas, celebradas en diversas ubicaciones geográficas, difundiendo la propuesta de valor como empleados de Aena. Asimismo, se ha gestionado durante 2023 una nueva Jornada de Embajadores de Marca que se ha celebrado en enero de 2024.
- Programas de gestión de potencial: desarrollo de Planes de Carrera y mejora del Plan de Sucesiones de Puestos Clave. En este sentido, durante 2023, se está desarrollando el Programa de gestión de potencial llamado “Personas 4.0” y se ha comenzado con la realización de los Assessment virtuales previstos para 1.200 trabajadores. Durante 2023 se han realizado 205.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton destaca el compromiso de la Estrategia de Igualdad, diversidad e inclusión¹⁶⁶, a través de la cual se ofrece un enfoque específico en la formación de talentos y la planificación de la sucesión. Adicionalmente, el proceso de Revisiones anuales de logros, plantea como objetivo reforzar y promover el desarrollo interno de los empleados. Además de lo mencionado anteriormente, se está trabajando en:

- El desarrollo de una Estrategia para el talento de cara a su despliegue en el próximo ejercicio.
- La puesta en marcha de programas para el desarrollo del talento futuro. A modo de ejemplo, durante 2023, 4 estudiantes recibieron la certificación *Explorando la Industria de la Aviación*.
- Participación en ferias de empleo: durante el curso 2023 se ha participado en 7 eventos distintos.
- Shadowing Policy: se está trabajando en el desarrollo de esta política de seguimiento con el fin de potenciar el desarrollo de las personas trabajadoras.¹⁶⁷
- Finalmente, los empleados que ocupan puestos de responsabilidad han participado en el Programa de Desarrollo de Liderazgo 2023, potenciando sus habilidades de liderazgo. Además, se cuenta con módulos de Core Skills, para reforzar el desarrollo personal y profesional, según los intereses y características individuales.

¹⁶⁶ Ver también apartado 5.2, relativo a diversidad e inclusión.

¹⁶⁷ En el marco de la Estrategia de Igualdad, diversidad e inclusión.

En Brasil, durante 2023 se ha trabajado en la evaluación y definición de perfiles que, de forma transversal y, en base a su experiencia previa, puedan aportar valor en la puesta en operativa de los nuevos once aeropuertos gestionados por Aena. En términos de desarrollo, al igual que el año anterior, se lleva a cabo un análisis de empleados que ocupan puestos clave en la Compañía, con el fin de monitorear su desarrollo.

Por otro lado, la cultura de feedback se riges como herramienta útil en la atracción y desarrollo del talento interno. Para asegurar que los procesos de contratación cumplan con los estándares de calidad necesarios, se ha contado con consultoría externa para la divulgación de nuevas plazas.

Aena promueve la empleabilidad, la atracción y retención del talento y el desarrollo de la carrera profesional



Empleo interno y externo



Formación técnica y de competencias



Desarrollo y crecimiento profesional



Gestión del conocimiento y liderazgo



Apuesta por el talento

Con actuaciones como:

Estrategia de Employer Branding, embajadores de marca, planes de carrera y de sucesión, colaboraciones con organizaciones que persiguen objetivos específicos:

Reforzar el sentimiento de orgullo y pertenencia

Lograr una mayor atracción de talento y localizar a los perfiles más adecuados, tanto a nivel externo como interno.

Identificar el potencial de la Compañía, incluyendo la gestión de la carrera profesional sénior

Ofrecer mejores oportunidades de desarrollo

Facilitar el relevo generacional y anticiparse a las necesidades de empleo a largo plazo y a los requisitos de cualificación

Planes de carrera y de sucesiones para puestos clave.

Becas de formación/práctica para estudiantes de máster y grado y firma de nuevos convenios con Universidades y centros de FP en todo el territorio.

Participación en ferias de empleo.

Mejora de la difusión de las convocatorias de empleo, los procesos de selección y la comunicación interna.

Programa de Gestión de Potencial y Planes de carrera.

Programas de *Mentoring* y/o *coaching* (ver apartado Formación).

Evaluación de oportunidades para desarrollar nuevos enfoques del Programa de *Mentoring*.

En Reino Unido, durante el 2023, se ha puesto en marcha el desarrollo de una Estrategia para la gestión del talento que se espera implementar el año que viene. Asimismo, se ha llevado a cabo la implementación de iniciativas para fomentar el crecimiento y desarrollo del talento junto con una política de seguimiento de dicho desarrollo.

En Brasil, en 2023, el objetivo ha sido dar respuesta a la demanda derivada de los nuevos once aeropuertos a través de los perfiles más adecuados.

Evaluación del talento interno: el pilar de Aena

El Grupo Aena dispone de un sistema de gestión de desempeño que evalúa el buen hacer de los profesionales, al menos, de forma semestral y aplica al 100% de la plantilla. Con esto se busca identificar las áreas de mejora, y evaluar el grado de consecución de objetivos anuales, así como las competencias y comportamientos de cada trabajador.

En Aena, esto se realiza por medio de tres tipos de objetivos:

1

2

3

De empresa,

que vincula a los trabajadores con los resultados de la actividad general de la Compañía, fomentando así una visión común. Los objetivos son definidos basándose en las líneas estratégicas, el desempeño del año anterior, recomendaciones económicas y de mercado, lo cual está incluido en el Plan Estratégico 2022-2026 determinado por el Comité de Dirección.

De equipo,

definidos según la actividad desarrollada por cada área, siempre están alineados a los objetivos de la Compañía tomando en cuenta el Plan Estratégico y los Planes Operativos de las diferentes unidades como base para su elección y medición.

Personales,

hacen relación al desempeño de cada profesional y se estructuran en base al puesto, valores y formación, con el fin de potenciar el desarrollo de cada talento en base a sus capacidades y características propias.

Cada año, el Comité de Dirección tiene la posibilidad de modificar la ponderación de los diferentes grupos de objetivos, ajustándolos en función de las prioridades estratégicas específicas de ese ejercicio. En este proceso, se consideran dos elementos clave: el nivel organizativo del profesional y su capacidad de influencia en la consecución de dichos objetivos. Estos factores desempeñan un papel crucial en la asignación y ponderación de los objetivos, los cuales son evaluados periódicamente a través de los indicadores definidos para tal fin.

El monitoreo de los objetivos empresariales y de equipo se realiza a través de los Planes Operativos, garantizando así un seguimiento efectivo y alineado con la dirección estratégica de la empresa. Este enfoque integral permite no solo establecer metas claras, sino también evaluar y ajustar continuamente su progreso en función de las dinámicas cambiantes del entorno empresarial.

El sistema de evaluación de la gestión del desempeño, también comprende competencias conductuales y el alineamiento con los valores empresariales.

En España, se evalúa el desempeño de las personas trabajadoras anualmente. Los resultados de estas evaluaciones están vinculados a la retribución y permiten orientar su desempeño mediante la identificación de posibles acciones formativas¹⁶⁸. En concreto, en 2023, 1.219 trabajadores (1.151 en 2022) han participado en este tipo de entrevistas.

¹⁶⁸ El 100% de la plantilla de Aena participa del Sistema de Gestión de Desempeño.

Porcentaje de la plantilla que ha recibido una evaluación de desempeño por región, sexo y categoría profesional (%) (GRI 404-3)

	2022						2023							
	España		Brasil		Total		España		Reino Unido		Brasil		Total	
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
Alta Dirección	100 %	100 %	— %	— %	100 %	100 %	100 %	100 %	— %	— %	— %	— %	100 %	100 %
Directivos y Titulados	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Coordinadores	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Técnicos	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	— %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Personal de apoyo	100 %	100 %	87,65 %	92,86 %	97,01 %	98,21 %	100 %	100 %	100 %	100 %	93,92 %	97,22 %	100 %	99,34 %
Total	100 %	100 %	91,94 %	97,78 %	99,68 %	99,91 %	100 %	100 %	100 %	100 %	96,7 %	99,04 %	98,67 %	99,92 %

Nota: tal y como se indicaba en el Informe de Sostenibilidad - EINF 2022, el dato relativo al Aeropuerto de Londres-Luton en 2022 no se encontraba disponible.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, durante 2023 se ha implementado el proceso de Revisiones anuales de logros; evaluación que recae sobre todos los empleados y se centra en establecer objetivos *SMART (Specific, Measurable, Achievable, Relevant and Time-Bound)*, los cuales se alinean con los objetivos definidos en el Aeropuerto.

El proceso de evaluación se desarrolla a lo largo de todo el año, iniciando con una reunión inaugural que tiene como objetivo documentar y medir el progreso. Esta reunión no solo proporciona una oportunidad estructurada para evaluar el desempeño, sino que también se convierte en un espacio propicio para que los empleados compartan sus experiencias laborales, expresen sus ambiciones profesionales, identifiquen oportunidades de mejora y celebren sus logros.

Es importante destacar que la cobertura de este proceso de evaluación se ha extendido a todos los empleados, independientemente de su nivel jerárquico. Adicionalmente a lo anterior, los cargos senior y los profesionales del equipo de ventas participan en un programa especial que consta de cuatro planes de incentivos diseñados específicamente para abordar las complejidades y desafíos únicos de sus roles.

Para lograr la correcta implementación de esos planes, se ha capacitado a los trabajadores en puestos de responsabilidad para realizar el seguimiento de objetivos, brindándoles

herramientas para gestionar el desempeño a largo plazo. En esta línea, el seguimiento de estos objetivos también impacta en su evaluación.

En términos específicos, se plantean los siguientes objetivos de desarrollo:

- Objetivos que contribuyan al desarrollo de equipo.
- Objetivos que ayuden al desarrollo del Aeropuerto.
- Objetivos que contribuyan al propio desarrollo de carrera.
- Porcentaje de contribución individual multiplicado por EBITDA, creando un promedio de incentivos general con respecto a los siguientes planes:



Otras herramientas para mejorar la gestión interna

En España, para facilitar la identificación de las necesidades, riesgos y oportunidades de las personas trabajadoras, así como posibilitar la toma de decisiones fundamentadas, objetivas y fiables, el *BigData* se erige como herramienta imprescindible en la gestión de Personas.

Consciente de ello, Aena ha implantado el módulo *SSFF People Analytics*, que permite una mayor autonomía y autoservicio de la información además de formar parte de un sistema integrado (SAP). Una vez implementado *People Analytics* en Aena, se continúa progresando en el camino de la digitalización de los procesos de personas, para lo cual se han adquirido los módulos de *Recruiting* y *Learning de Success Factors* con el fin de atraer el mejor talento, especialmente en determinadas ocupaciones, mejorar el posicionamiento de la imagen de marca como empleador y reducir el tiempo medio en la búsqueda del candidato idóneo.

La herramienta de *People Analytics*, mediante la explotación de la información contenida en el resto de módulos de la herramienta (*Employee Central*, *Desempeño*, *Recruitment*, *Learning*) permite:

- Medir el desempeño de los empleados.
- Realizar una planificación estratégica de la plantilla.
- Identificar gaps y carencias de la plantilla, así como mejorar la retención.
- Facilitar los procesos de reclutamiento y contratación.
- Realizar análisis de la organización.
- Análisis de inteligencia competitiva.

5.3.3. Formación

(GRI 3-3; 404-2)

La formación y el desarrollo del personal es un objetivo estratégico para la Compañía. Esto permite orientar las capacidades de la plantilla de Aena hacia las nuevas necesidades del negocio y hacer frente a riesgos emergentes.

En 2023 se ha puesto en marcha el centro de formación técnica en el Aeropuerto Madrid-Barajas, aumentando la oferta y capacidad formativa para el personal.

En Aena, el compromiso con la formación está contenido en:



Convenio Colectivo

Establece como herramienta estratégica la formación y el desarrollo profesional de la plantilla para mejorar su desempeño, desarrollar un nivel adecuado de especialización y empleabilidad. Además, plantea la necesidad de disponer de un Plan de Formación, orientado al desarrollo profesional y a capacitación de del personal, lo cual es supervisado por la Comisión Paritaria de Formación. (Capítulo VIII del I Convenio Colectivo).



Política de Formación

Refleja el compromiso de la Compañía en relación con la formación de su personal, fijando las directrices y disponibilidad de medios humanos y materiales que sean necesarios para alcanzarlos.

Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030

En concreto, en la línea de desarrollo de la carrera profesional, despliega el compromiso al incluir entre sus objetivos nuevos itinerarios formativos que contribuyan a la transformación cultural y digital.

Concretamente, los pilares de la Política de Formación están enfocados a:

Desarrollar las competencias técnicas, profesionales y humanas del personal para favorecer y garantizar un correcto desempeño de su puesto de trabajo.	Facilitar la actualización de los conocimientos del personal en base a los cambios normativos, tecnológicos u organizacionales que se produzcan.	Potenciar el desarrollo profesional y humano de los trabajadores.	Elevar los niveles de productividad, eficacia y eficiencia.	Contribuir a proyectar una excelente imagen de Aena a través de sus profesionales.
--	--	---	---	--

Estos pilares contribuyen al cumplimiento de los requisitos de formación y competencia que la normativa de AESA y EASA establece para el personal que presta servicio en un aeropuerto.

Además, se cuenta con un Programa de Comprobación de la Competencia, en el que se definen pruebas y aspectos a evaluar.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de la *Política de Permiso de Estudio y Patrocinio de LLA*, como reflejo del compromiso con el desarrollo personal y profesional de sus empleados y empleadas, y su apoyo por la obtención de cualificaciones profesionales. A través de esta, se establece que cada departamento sea responsable de diseñar y proponer sus propios planes de formación específicos. Las acciones de formación se despliegan de forma transversal para ofrecer la capacitación necesaria a las personas trabajadoras del aeropuerto, en función de las áreas en las que desarrollen su actividad.

En el caso de las filiales de Aena en Brasil, el responsable de monitorizar, controlar y auditar los procesos y políticas en esta materia es el especialista en capacitación y desarrollo, que además promueve los siguientes objetivos en materia de formación:

- Empoderar a la comunidad aeroportuaria para obtener credenciales de acceso al aeropuerto.
- Desarrollar y capacitar a su personal para su retención, en línea con los planes de sucesión.
- Formar líderes para un mejor desempeño profesional adquiriendo conocimientos teóricos y prácticos en softskills.

Especial atención adquiere la formación en materia de Seguridad Operacional para lo que se facilita a destacados profesionales capacitación en AVSEC para Operadores de Aeródromo, como una forma de desarrollar futuros gestores en esta área. Adicionalmente, el área de Seguridad de la Información cuenta con KPI's de desempeño, capacitación y sensibilización respecto a la seguridad de la información.

Además, como complemento, se toman de referencia las políticas en materia de cumplimiento; así como otros documentos externos en los que destaca la relevancia de la formación de la plantilla en los diferentes ámbitos específicos¹⁶⁹.

Actuaciones relevantes en 2023 en materia de formación

(GRI 404-2)

En España, el Plan de Formación¹⁷⁰ recoge acciones formativas específicas para los diferentes centros y unidades de Aena. Estas acciones se concretan en cursos y seminarios que se diseñan previo diálogo con cada una de las áreas y las propias personas destinatarias de la formación, que participan en su elaboración a través de la realización de encuestas periódicas de detección de necesidades formativas. Las nuevas

necesidades detectadas se incorporan a la formación obligatoria, la estratégica y la acordada con las áreas, configurando así el Plan de Formación previsto para años venideros, que incluye:

- Desarrollo del negocio principal: en relación con mantener el liderazgo en seguridad y eficiencia, se dispone de un catálogo de cursos que contribuyen a la seguridad aeroportuaria y operacional.
- Compliance: puesta en marcha de nuevos cursos para velar por el cumplimiento de la legislación vigente, la normativa interna y la observancia de las mejores prácticas éticas y empresariales, en el desarrollo de las actividades y negocios de Aena.
- Sostenibilidad: se han desarrollado cursos enfocados en:
 - Mejorar la eficiencia energética.
 - Minimizar el impacto sobre el medioambiente, destacando la reducción de la huella de carbono, la gestión de residuos y la formación BREEAM, método de evaluación y certificación de la sostenibilidad en la edificación.
 - Mejorar la igualdad (en oportunidades, procesos de selección y comunicación no sexista), con el objetivo de establecer una cultura basada en la igualdad de trato y de oportunidades a través de acciones formativas y de sensibilización.
- Innovación, tecnología y digitalización: enfocados en la importancia de tomar decisiones basadas en datos, a través de la formación Data Experts y Power BI.
- Orientación al cliente: acciones formativas enfocadas a contribuir a la mejora de la experiencia de pasajeros y usuarios, y al conocimiento de la cultura aeroportuaria.
- Desarrollo de competencias conductuales: a través de formación para la mejora de las habilidades de los equipos, poniendo el foco en la comunicación, proactividad, inteligencia emocional y trabajo en equipo.
- Asimismo, en el contexto del II Plan de Igualdad, entre los objetivos establecidos se encuentra el de establecer una cultura basada en la igualdad de trato y oportunidades a través de acciones formativas y de sensibilización. En ese sentido, se han realizado formaciones en igualdad de oportunidades, eliminación de sesgos, comunicación inclusiva y lenguaje no sexista, además de formaciones específicas de prevención del acoso sexual y por razón de sexo.

¹⁶⁹ Por ejemplo:

- Política contra la Corrupción y el Fraude. Contiene el compromiso de difundir el conocimiento sobre corrupción y combate del fraude a través de instancias de formación;
- Política de Cumplimiento Normativo: Al igual que la Política anterior, uno de sus objetivos consiste en la formación y difusión del cumplimiento normativo.

¹⁷⁰ Este Plan se planifica, desarrolla, y supervisa por la Comisión Paritaria de Formación en Aena.

Además de las acciones formativas recogidas en el Plan de Formación, en España se dispone de un procedimiento de autorización de acciones formativas no programadas que facilita la realización de cursos y seminarios a las distintas áreas para poder mantenerse actualizadas en sus áreas de actividad. En base a las necesidades de personal clave, se autorizan de forma puntual, por la Dirección de Organización y Personas, diferentes programas de alta especialización para la mejora de las habilidades directivas.

Para completar la oferta formativa, toda la plantilla puede acceder a una plataforma de autoaprendizaje que contiene cursos sobre materias relacionadas con los ejes estratégicos (innovación, transformación digital y sostenibilidad), idiomas, habilidades, bienestar, etc. Esta plataforma cuenta con un amplio catálogo formativo, disponible en diferentes idiomas. Todos los empleados y empleadas pueden realizar formación en las materias que sean de su interés y fomentar así su autodesarrollo. Además, desde la Dirección de Organización y Personas se promueve cada mes, la realización voluntaria de una acción formativa en esta plataforma.

Hasta 2023, 8.585 personas han mostrado interés por la plataforma de aprendizaje de acceso libre a todos los empleados. El número de unidades vistas en 2023 ha sido un 50,08% superior al año anterior. Un total de 1.483 personas han participado en alguna formación, lo que ha supuesto un total de 11.305 horas de estudio y de 794 cursos finalizados.

Adicionalmente a lo anterior, se continúa avanzando en el desarrollo del proyecto "Campus Aena", pudiendo destacar los siguientes hitos alcanzados durante el ejercicio 2023:

- Implementación de los últimos simuladores de conducción por el área de movimiento.
- Finalización de la redacción del proyecto de simulador de fuego en el Aeropuerto de Sevilla, para su licitación.
- Finalización de la construcción y puesta en explotación del nuevo centro de formación técnica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que ha permitido aumentar la oferta y capacidad formativa para el personal.
- Licitación de las obras de mejora y ampliación del centro de formación técnica del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

Otro hito en materia formativa es el premio recibido por parte de la Universidad Autónoma de Madrid, otorgado por la contribución de Aena a la formación y el aprendizaje de los estudiantes de la universidad mencionada.

En cuanto a las acciones formativas específicas, cabe destacar, entre otras:

- Continuidad de la formación en idiomas. Durante el ejercicio 2023 se ha incrementado el número de personas que realizan formación en el idioma inglés a través de cursos online.

- Se planea llevar a cabo una prueba piloto del curso online especializado en inglés aeronáutico destinado al personal que opera en el área de maniobras. Esto facilitará el cumplimiento del requisito de competencia lingüística establecido por la normativa de la EASA. La formación se llevará a cabo en la nueva plataforma de formación online SuccessFactors, lo que posibilitará la administración de la convocatoria programada para 2024 dirigida a todo el personal implicado.
- Inicio de la formación asociada a la estrategia de retirada de aeronaves inutilizadas, que incluye tanto formación teórica como formación práctica especializada al personal involucrado.
- Se ha realizado la formación especificada en los diferentes itinerarios de cada puesto u ocupación y se han puesto en marcha nuevos itinerarios para el personal de Ingeniería y Mantenimiento y para el personal de Operaciones.
- Inicio de la formación para intervenciones en vehículos eléctricos.
- Desarrollo de formación específica en plantas fotovoltaicas, en línea con los objetivos del Plan Fotovoltaico de Aena.
- Se ha ofrecido a toda la plantilla la posibilidad de realizar formación en eficiencia energética, en concreto en materia de ahorro de energía en el puesto de trabajo y en el uso eficiente del coche.
- Se ha continuado con la formación ligada al Plan Estratégico de Sistemas de Información encaminado a la transformación digital y cultural de Aena. Además se han realizado formaciones orientadas a una mejor toma de decisiones basadas en datos.
- Formación para portavoces y formación en protocolo, para personal directivo de aeropuertos de la red.

Por otro lado, se facilita la realización de formación reglada mediante la concesión de permisos individuales de formación para concurrir a exámenes finales, liberatorios y demás pruebas definitivas de aptitud y/o evaluación en Centros oficiales de formación, durante los días de su celebración, independientemente de la hora de celebración.

Por último, en el marco del Programa Anual de Ayudas Sociales; planificado, desarrollado y supervisado por la Comisión Paritaria de Acción Social, existen ayudas económicas para estudios oficiales realizados por los trabajadores y/o sus descendientes.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, se ha seguido apoyando a los departamentos y gerencias en el desarrollo de sus planes de formación. Estos se han enfocado en el desarrollo de las personas y el cumplimiento de requerimientos regulatorios:

- Un módulo de capacitación obligatorio sobre el cumplimiento de la ley de Competencia.
- Talleres sobre diversidad e inclusión a gerentes de línea y personal de supervisión.
- Capacitación en concienciación sobre la menopausia.

Además, al igual que en España, el personal puede ser considerado para realizar formaciones regladas (grados, másteres, etc.).

En Brasil, durante 2023 cabe destacar las siguientes iniciativas internas y externas en materia de formación:

- Programa de formación sobre Ley General de Protección de Datos Personales para todos los empleados del área de Cumplimiento.
- Capacitación en Seguridad de la Información para todos los empleados, así como actividades de apoyo al área TIC.
- Procedimientos de Compliance de áreas específicas como Recursos Humanos, Comercial y Contratación.
- Actividades de prevención del acoso (en todas sus formas).
- Acceso a beca por medio del convenio con la Universidad Politécnica de Madrid, que aplica a todos los empleados, a través del Programa de Cooperación Internacional.
- El desarrollo del programa de formación en liderazgo, ofrecido para gerentes, coordinadores y especialistas.
- Actualización de la formación AVSEC para operadores aeroportuarios.
- Se han desarrollado diversas formaciones en términos de ética y políticas internas.



Horas de formación

Una media de 60 horas de formación (67,09 en 2022) al año por empleado.



Programas de formación

2.600.631 € en programas de formación (563.127 € menos que el año 2022).

Principales datos de formación (GRI 404-1)

		2022				2023			
		España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Inversión en programas de formación y capacitación a empleados (€)		2.417.951	702.784,21	43.021,99	3.163.757,05	2.318.890,5	203.223,62	78.516,38	2.600.630,5
Inversión en formación por empleado (€)		295,02	1.025,96	123,27	342,77	272,75	249,66	98,76	257,21
Empleados que han recibido formación (%)	Femenino	100 %	98 %	100 %	99,8%	100 %	100 %	100 %	100 %
	Masculino	100 %	97 %	100 %	99,8%	100 %	100 %	100 %	100 %
	Total	100 %	97 %	100 %	99,8%	100 %	100 %	100 %	100 %
Media de horas de formación al año por empleado (por sexo) ^(A)	Femenino	57,36	47,78	31,42	55,66	51,34	8,00	36,43	46,62
	Masculino	78,98	28,76	39,18	73,87	74,47	7,56	52,05	67,38
Media de horas de formación al año por empleado (por categoría profesional)	Alta dirección	29,77	-	-	29,77	52,13	-	-	52,13
	Directivos titulados	52,51	9,87	18,99	49,56	50,36	4,07	32,80	47,36
	Coordinadores	61,38	10,61	32,83	59,36	62,08	3,33	49,09	59,28
	Técnicos	78,95	9,16	44,36	77,12	75,97	4,03	64,83	74,47
	Personal de apoyo	105,94	48,71	35,75	71,39	49,10	9,22	32,42	29,04
Media de horas de formación al año por empleado	Total	70,97	36,36	36,43	67,09	65,73	7,73	46,69	59,56

^(A) Media de horas de formación por mujer = Número total de horas de formación proporcionadas a empleadas de sexo femenino / Número total de empleadas de sexo femenino
 Media de horas de formación por hombre = Número total de horas de formación proporcionadas a empleados de sexo masculino / Número total de empleados de sexo masculino

Horas de formación por sexo, categoría profesional y región (GRI 404-1)

2023												
Horas de Formación	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total
Masculino	256.150,23	137.703,23	393.853,46	1.034,50	2.692,00	3.726,50	20.718,90	6.452,00	27.170,90	277.903,63	146.847,23	424.750,86
Femenino	116.719,61	48.250,79	164.970,40	545,00	2.024,50	2.569,50	7.365,00	2.580,00	9.945,00	124.629,61	52.855,29	177.484,90
Total por sexo	372.869,84	185.954,02	558.823,86	1.579,50	4.716,50	6.296,00	28.083,90	9.032,00	37.115,90	402.533,24	199.702,52	602.235,76
Alta Dirección	76,00	549,50	625,50	-	-	-	-	-	-	76,00	549,50	625,50
Directivos y titulados	67.678,13	41.601,96	109.280,09	341,50	187,50	529,00	1.681,10	287,00	1.968,10	69.700,73	42.076,46	111.777,19
Coordinadores	52.098,14	24.509,28	76.607,42	102,50	30,50	133,00	3.402,95	2.439,00	5.841,95	55.603,59	26.978,78	82.582,37
Técnicos	233.430,37	113.154,28	346.584,65	187,50	46,50	234,00	15.613,65	3.057,00	18.670,65	249.231,52	116.257,78	365.489,30
Personal de apoyo	19.587,20	6.139,00	25.726,20	948,00	4.452,00	5.400,00	7.386,20	3.249,00	10.635,20	27.921,40	13.840,00	41.761,40
Total por categoría profesional	372.869,84	185.954,02	558.823,86	1.579,50	4.716,50	6.296,00	28.083,90	9.032,00	37.115,90	402.533,24	199.702,52	602.235,76

2022												
Horas de Formación	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total
Masculino	258.033,44	149.413,41	407.446,85	1.127,00	10.692,00	11.819,00	7.524,46	1.292,00	8.816,46	266.684,90	161.397,41	428.082,31
Femenino	122.021,79	52.192,94	174.214,73	678,00	12.413,00	13.091,00	3.445,68	451,00	3.896,68	126.145,47	65.056,94	191.202,41
Total por sexo	380.055,23	201.606,35	581.661,58	1.805,00	23.105,00	24.910,00	10.970,14	1.743,00	12.713,14	392.830,37	226.454,35	619.284,72
Alta Dirección	92,00	235,50	327,50	-	-	-	-	-	-	92,00	235,50	327,50
Directivos y titulados	59.244,64	50.659,25	109.903,89	349,00	944,25	1.293,25	543,64	64,00	607,64	60.137,28	51.667,50	111.804,78
Coordinadores	48.936,07	28.036,26	76.972,33	62,00	160,75	222,75	1.455,24	416,00	1.871,24	50.453,31	28.613,01	79.066,32
Técnicos	226.707,27	118.698,43	345.405,70	178,00	417,50	595,50	4.555,58	280,00	4.835,58	231.440,85	119.395,93	350.836,78
Personal de apoyo	45.075,25	3.976,91	49.052,16	1.216,00	21.582,50	22.798,50	4.415,68	983,00	5.398,68	50.706,93	26.542,41	77.249,34
Total por categoría profesional	380.055,23	201.606,35	581.661,58	1.805,00	23.105,00	24.910,00	10.970,14	1.743,00	12.713,14	392.830,37	226.454,35	619.284,72

Otros programas de desarrollo

Programa: Mentoring “Líderes desarrollando líderes”

Descripción del programa	Descripción de los objetivos y los beneficios empresariales	Impactos cuantitativos
<p>Programa de desarrollo que se incorpora en Aena como una estrategia de: Gestión del conocimiento, Transformación cultural y Networking organizacional generador de redes de apoyo.</p> <p>Se trata de un programa de desarrollo en el que un/a profesional de mayor experiencia y reconocido prestigio en su área acompaña a otro/a en su desarrollo profesional, compartiendo su experiencia, su conocimiento del negocio y su visión estratégica, favoreciendo el desarrollo de carrera del/a mentee, el conocimiento de la cultura informal y el incremento de las competencias que se consideran críticas en la organización.</p> <p>El Programa ha ido evolucionando y ampliando su campo de acción. Se inició como un Programa dirigido a favorecer la incorporación y el desarrollo de la carrera de los/as directores/as de aeropuerto y ha ido incorporando en las sucesivas ediciones a todas las áreas y niveles organizativos de Aena.</p> <p>El programa permanece activo y mantiene su estructura y objetivos. En 2023 se han clausurado las ediciones 9 y 10 lanzadas respectivamente en 2021 y 2022 y se ha iniciado una nueva edición, la 11ª, con 24 procesos (24 parejas mentor/a-mentee).</p>	<p>Gestionar eficientemente el conocimiento acumulado en la empresa, con el fin de favorecer la trasmisión de la experiencia y el <i>know how</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> Favorecer la interrelación, la colaboración, el conocimiento mutuo entre personas, centros y áreas funcionales de la Compañía. Desarrollar el talento identificado. Facilitar la adaptación en las transiciones a puestos de mayor responsabilidad. Desarrollar competencias críticas en los/as <i>mentees</i>. 	<p>Tasa de rotación mentees acumulada desde 2014: 3,0 % *</p> <p>Tasa de rotación mentees correspondiente al año 2023: 0,5% *</p> <p>Grado de desarrollo aprendizaje conseguido 3,69 en escala de 1 a 4 (Promedio de valoración de los mentees en cada proceso). Valoración global de la utilidad cada proceso 3,81 en escala de 1 a 4 (Promedio de valoración de los mentees en cada proceso).</p> <p>Valoración global del programa 3,85 en escala de 1 a 4 (Promedio de valoración de los mentees de las 8 primeras ediciones).</p> <p>Desarrollo del talento/carrera 37% promoción vertical y 15% promoción horizontal de los mentees de la edición 1ª a la 11ª (diferencia puesto desde el inicio del proceso a diciembre de 2023).</p> <p>Desarrollo competencias críticas: Porcentaje de procesos en los que se han trabajado específicamente según cuestionario de evaluación: Liderazgo: 79 % - Comunicación 86% - Negociación y gestión de conflictos: 85% - Flexibilidad y Gestión del Cambio: 60%.</p> <p>Interrelación/conocimiento mutuo entre personas, centros y áreas funcionales de la compañía: porcentaje de parejas formadas por mentor/mentee de diferentes centros de trabajo o áreas de actividad: 100%.</p> <p>*En el cálculo de la rotación se incluyen salidas voluntarias e involuntarias por excedencias jubilaciones o incapacidad.</p> <p>*La diferencia en la tasa de rotación acumulada entre 2022 y 2023 se debe a la reincorporación a la empresa de una mentee.</p>
<p>Número de participantes acumulados a 2023: 278 (251 en 2022).</p>		

Programa: Coaching

Descripción del programa	Descripción de los objetivos y los beneficios empresariales	Impactos cuantitativos
<p>El coaching se lleva a cabo en la compañía como una estrategia de desarrollo, con metodología personalizada adaptada a cada participante, que pretende liberar e impulsar el potencial de las competencias conductuales.</p> <p>Se trata de una relación profesional individual/de equipo, en la que un coach acompaña a otro/s en un proceso de transformación profesional. Se basa en el propio conocimiento del cliente mediante el diálogo y a través de preguntas formuladas por el coach, para que el cliente explore, amplíe la perspectiva al observar la realidad, potencie su capacidad creativa y descubra nuevas soluciones a medida que lo pone en práctica.</p> <p>Esta estrategia ha ido evolucionando y ampliando su alcance. Se inició en 2007 con procesos de coaching individual dirigido a directores/as mediante coaches externos. Desde 2011 se han incorporado coaches internos, con metodologías y procedimientos comunes. Y se ha ido ampliando el alcance del programa a otros niveles de la compañía. En 2023 se ha ampliado la formación de los coaches internos en coaching de equipos y se ha realizado un proceso interno de equipo.</p>	<p>Facilitar la implicación de los clientes para contribuir a la consecución de los objetivos y mejorar el desempeño profesional.</p> <p>Potenciar el autoconocimiento, autoconfianza, automotivación, independencia y responsabilidad.</p> <p>En coaching individual: mejorar las competencias conductuales de interacción social (comunicación e impacto, gestión de conflictos-negociación y trabajo en equipo), liderazgo (dirección de equipos y personas) y autogestión personal fundamentalmente.</p> <p>Favorecer el desarrollo del potencial para la adaptación a nuevos retos y puestos de mayor responsabilidad.</p> <p>En coaching de equipo: mejorar la cohesión y unidad entre sus miembros, mejorando la comunicación, confianza y liderazgo; así como alinear y aunar roles y esfuerzos para la mejora del rendimiento del equipo.</p>	<p>En 2023: 289,75 horas de coaching en total (16 procesos de coaching: 15 individuales y uno de equipos, en los que están como coachees o clientes un total de 14 hombres y 5 mujeres; 11 de estos procesos son internos, incluido el de equipos).</p> <p>Procesos de coaching individuales: 248,75 horas acumuladas en 2023.</p> <p>Ratio de satisfacción: 7,91 de media (sobre escala de 0-8).</p> <p>Desde el 2007 a 2023: 2.785,25 horas coaching acumuladas en procesos individuales.</p>

Número de participantes: 143 personas han participado en procesos de coaching individual (3 procesos de coaching de equipos) desde 2007

En 2023 en Brasil, se ofrece a los empleados la posibilidad de obtener una beca de la Universidad Politécnica de Madrid

En relación a Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton también se ofrecen formaciones externas (tales como grados, másteres, etc.), atendiendo a ciertas condiciones que se aplican normalmente al pago de las tasas de los cursos para los empleados apoyados por la Compañía (dichas condiciones se incorporan en un acuerdo firmado). En este sentido, el empleado se debe comprometer a permanecer en la Compañía por un mínimo de dos años después de haber completado un curso de estudio de 2 años, lo cual resulta un total de 4 años. Sin embargo, si el empleado deja la Compañía en cualquier momento durante el período total de 4 años como se indica, deberá reembolsar a la Compañía las tarifas del curso, incluido cualquier otro costo adicional incurrido, como las tarifas de los exámenes.

Por otra parte, en Reino Unido el Aeropuerto de Londres-Luton, a través de LLA Way y la formación "core", los empleados pueden desarrollar su carrera profesional.

5.4. Relaciones laborales

(GRI 2-30; 3-3; 407-1)

El Grupo Aena recoge su compromiso con los derechos de libertad de asociación, sindicación, representación y negociación colectiva en el Código de Conducta, la Política de Sostenibilidad y la Política de Derechos Humanos, la cual se basa, entre otros documentos, en la Declaración de la OIT sobre principios y derechos fundamentales en el trabajo. Estos principios son aplicables a las sociedades de Aena en España, Reino Unido y Brasil.

En España, además, el Convenio Colectivo establece los mecanismos necesarios para asegurar el correcto cumplimiento de dichos principios, garantizando las condiciones laborales y la estabilidad en el empleo para todas las personas trabajadoras. A este respecto, durante los ejercicios 2022 y 2023, se ha llevado a cabo la negociación del nuevo Convenio Colectivo, para lo cual se están manteniendo reuniones sucesivas con los representantes de los trabajadores.

En el contexto del Reino Unido, en las filiales de Aena los derechos de los trabajadores están respaldados por la Ley de sindicatos de 2016. Por otro lado, en el marco de los procesos de recursos humanos, cualquier empleado puede unirse y solicitar la colaboración de un representante sindical a través de *Unite the Union*. En este sentido, se realizan consultas periódicas, abordando temas como la negociación colectiva, formación, seguridad y salud, quejas y medidas disciplinarias, medio ambiente e igualdad, entre otros. En última instancia, se informa a los empleados acerca de sus derechos de representación sindical según lo establecido por el organismo público independiente ACAS.

Se implementan diversas acciones concretas para garantizar los derechos laborales, entre las cuales destaca una rigurosa política de contratación y verificación de antecedentes, que incluye la obligación de verificar la edad de los empleados como parte integral del proceso de contratación. Además, se han establecido canales de denuncia para reportar situaciones de trabajo forzoso, incorporándolos como parte integral del proceso de incorporación de nuevos empleados. También se llevan a cabo consultas ad-hoc periódicas.

Adicionalmente, se ofrece a todos los empleados el acceso a un módulo en línea de negocios de Bob centrado en la esclavitud moderna. Por otro lado, las regulaciones sobre el tiempo de trabajo permiten a las personas determinar la cantidad máxima de horas que están dispuestas a trabajar. Asimismo, se realiza una revisión anual con respecto al salario mínimo nacional (National Minimum Wage - NMW), y las directrices de la ACAS establecen que los representantes sindicales participen en cualquier consulta relacionada con modificaciones a gran escala en el empleo. Estas medidas concretas forman parte de los esfuerzos continuos para asegurar y proteger los derechos laborales.

En el caso de las filiales de Aena en Brasil, el Manual de Normas Internas es el documento que materializa el respeto de los derechos de libertad de asociación, sindicación y negociación colectiva así como el compromiso con mantener una relación respetuosa con el sindicato. A su vez, el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil reconoce el derecho de asamblea como un principio fundamental de los trabajadores. La supervisión del cumplimiento de estos compromisos recae en los responsables de las áreas de cumplimiento y recursos humanos, y cualquier modificación en el Acuerdo Colectivo debe ser objeto de negociación con el sindicato correspondiente¹⁷¹.



Compromiso corporativo con el derecho de libertad de asociación y negociación colectiva de los trabajadores refrendado en la Política de Derechos Humanos de Aena, que toma como referencia, entre otros, la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, y resulta de aplicación a todas las sociedades del grupo.

^(A) La relación laboral de carácter especial del personal de alta dirección, no está sujeta al Convenio Colectivo.

^(B) No se incluye al Director General y Director Presidente en la Región de Aena en Brasil.

El 99,85% de los empleados de Aena están representados por representantes de los trabajadores¹⁷².

¹⁷¹ Cabe señalar que durante 2023 se ha trabajado en la elaboración del Acuerdo Colectivo aplicable a BOAB, estando aún en proceso de negociación.

¹⁷² Dato reportado por primera vez en 2023.

5.4.1. Negociación colectiva

En España, en el marco del Convenio Colectivo, existen diversas comisiones paritarias¹⁷³, responsables de la supervisión del cumplimiento del compromiso con la libertad de asociación, sindicación y negociación colectiva, con las cuales se mantienen reuniones de forma periódica. En concreto:

- Coordinadora Sindical Estatal¹⁷⁴
- Comisión Paritaria de Formación
- Comisión Paritaria de Promoción y Selección
- Comisión Paritaria de Igualdad
- Comité Estatal de Seguridad y Salud
- Comisión Paritaria de Acción Social

- Comisión de interpretación, vigilancia, conciliación y arbitraje y solución voluntaria de conflictos.

En el marco de la negociación del nuevo convenio colectivo, se está llevando a cabo la revisión de la norma convencional para la búsqueda de consensos.

En el Reino Unido, no existe un convenio colectivo como tal. Si bien, durante 2023 se llevaron a cabo diversas acciones en colaboración con el sindicato *Unite the Union* para asegurar el ejercicio del derecho a la negociación colectiva. Estas acciones incluyeron:

- Organización de sesiones '*Meet the LLA Leadership*' trimestralmente.
- Elaboración de documentos de capacitación sobre las políticas y procesos de la Compañía en caso de que surja la necesidad de una consulta colectiva.
- Promoción del dialogo con los trabajadores mediante la discusión con el mencionado sindicato sobre aspectos específicos.

El convenio colectivo incluye la existencia de comisiones paritarias



Comités de centro y/o delegados de personal: garantizan la participación de los trabajadores en la gestión de la Compañía.

¹⁷³ Estas comisiones tienen como objetivo abordar aspectos específicos que afectan a los empleados, así como llevar a cabo y garantizar la aplicación y revisión de los acuerdos adoptados en el marco del Convenio Colectivo.

¹⁷⁴ Desempeña el papel principal en la representación de los trabajadores en los diálogos con Aena. Este órgano está compuesto por doce miembros designados por las organizaciones sindicales que hayan obtenido al menos el 10% del total de delegados de personal y/o miembros del Comité de Centro en el conjunto de los centros de trabajo de Aena.

- Anuncio de comunicaciones sindicales en los tableros electrónicos o el acuerdo de detalles a comunicar a través del Aeropuerto de Londres-Luton, entre otras iniciativas.
- Resumen de los acuerdos alcanzados en materia salarial a través de la Oferta Final de Revisión Salarial. A este respecto, las revisiones salariales de las personas trabajadoras se efectúan previa negociación con los representantes de los trabajadores.
- Además, se mantiene una relación constante con concesiones y proveedores, y se realiza una revisión continua del entorno de relaciones laborales en el Reino Unido y de las relaciones in situ con concesiones.

Finalmente, en Brasil, el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil, firmado de mutuo acuerdo entre los representantes de la empresa y los trabajadores a través del Sindicato Nacional de los gestores aeroportuarios (SINA) aborda cuestiones relacionadas con la retribución, como el abono de horas extras, jornadas especiales de trabajo, prima de turno de noche, prestaciones sociales, o la estabilidad para los representantes sindicales, entre otras cuestiones. Por su parte, en lo que respecta a la filial de Aena en Brasil, BOAB, en 2023 se ha estado trabajando en la elaboración y firma del Acuerdo Colectivo correspondiente, que recoge los mismos aspectos mencionados, adaptándolos a la realidad de la filial.

Es importante destacar que tanto el Convenio Colectivo en España como el Acuerdo Colectivo en Brasil están disponibles para todos los empleados a través de la intranet local.

5.4.2. Comunicación con las personas trabajadoras

(GRI 2-29; 3-3)

En el Grupo Aena se han implementado diversos canales de comunicación específicos con la finalidad de facilitar la transmisión de objetivos, fomentar el compromiso y la participación de los empleados y empleadas, así como difundir políticas y normas corporativas.

En el caso de España, se destacan las siguientes herramientas:

- Portal del empleado en SAP *SuccessFactors*: este portal, accesible desde cualquier navegador web o dispositivo móvil, se centra en fomentar la comunicación e interacción entre los trabajadores. En 2023, se ha mejorado con funciones adicionales relacionadas con la gestión de los trabajadores.
- Escritorio Digital: durante 2023, se ha llevado a cabo un exhaustivo análisis de mercado para evaluar las distintas ofertas de escritorios digitales disponibles. El

objetivo es implementar una solución en la nube que ofrezca un espacio de acceso único, altamente personalizado, intuitivo y centrado en las personas. Este entorno colaborativo no solo proporcionará acceso a todas las herramientas esenciales para la actividad diaria, tanto desde la perspectiva del manager como del empleado o empleada, sino que también garantizará el acceso fluido a toda la información corporativa relevante. Con el objetivo de lograr una personalización óptima, se planea llevar a cabo la implementación de esta herramienta de manera gradual, segmentando por colectivos a lo largo del año 2024.

- Intranet: durante 2023 ha sido renovada para hacerla más navegable y práctica para el personal. Cuenta con más de 30 portales temáticos, entre ellos, el de Comunicación y el de Organización y Personas. La nueva estructura de la intranet ofrece, desde la página de inicio, información relevante de actualidad de la compañía, además de accesos directos a las herramientas más frecuentes de trabajo.
- Correo electrónico: se utiliza para informar sobre campañas que afectan a todo el personal o a centros específicos a los que va dirigida la comunicación.
- Aena 360º: esta revista semanal recopila todas las noticias de la compañía y de las personas que trabajan en ella. Es un canal abierto que incluye un buzón en el que se reciben propuestas y colaboraciones del personal.
- Canales locales independientes: varios aeropuertos cuentan con canales locales propios para comunicarse con los trabajadores en sus centros a través de publicaciones y, en algunos casos, intranets propias.

Además de estas herramientas digitales, Aena promueve un espíritu de comunicación abierta mediante su cultura de involucramiento, visible en los espacios físicos como la sede central, diseñados para fomentar el trabajo en equipo, dinamizar el ambiente y potenciar la creatividad e innovación.

En el caso de Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se ha introducido una nueva plataforma como una red social interna para la comunicación. Esta plataforma se complementa con boletines semanales que se centran en transmitir mensajes clave, noticias y encuestas. Además, el equipo de recursos humanos tiene la capacidad de enviar comunicados cuando sea necesario. Destaca también el proyecto “Engage Co: Lab” a través del cual se buscan soluciones efectivas para mejorar la comunicación entre los empleados y la Compañía, fomentando el sentimiento de orgullo de pertenencia y la participación de los empleados en diferentes áreas.

En el caso de Brasil, las filiales de Aena cuentan con Aena Brasil Comunica, el programa “Estamos Conectados” y la revista mensual Aena Brasil 360º. Estos canales contribuyen a fortalecer la comunicación interna y proporcionan información relevante para los empleados en distintos formatos y frecuencias.



Comunicación Interna España

Intranet

SAP SuccessFactors

Publicaciones internas - Aena 360°

Programa Conecta2

Bienestar360°

Buzón de sugerencias

Coordinadora sindical estatal

Comisiones mixtas

Buzones y correos electrónicos

Canal de denuncias

Grupos de trabajo



Comunicación Interna Reino Unido

Intranet

Yammer

Buzón de sugerencias

Coordinación de State Union

Correos electrónicos

Canal de denuncias

Grupos de trabajo

Boletines

Códigos QR Informativos

Webinar



Comunicación Interna Brasil

Aena Brasil Comunica

Programa "Estamos Conectados"

Revista mensual Aena Brasil 360°

5.4.3. Satisfacción y motivación de los profesionales en Aena

En España, se realiza de manera periódica la identificación y evaluación de riesgos psicosociales, cuyos resultados se utilizan como insumo para la implementación de posibles mejoras o propuestas de planes de acción destinados a garantizar el bienestar de los trabajadores, así como a fomentar su satisfacción y motivación.

La responsabilidad de llevar a cabo estas evaluaciones recae en el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales, a través de la realización de encuestas anónimas. Este servicio sigue el método F-PSICO 4.1 proporcionado por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Las evaluaciones abordan temas como la carga de trabajo, autonomía, demandas psicológicas y apoyo social.

Adicionalmente, a través del índice de compromiso, calculado en base a los porcentajes de trabajadores clasificados en nivel de riesgo moderado y en situación adecuada para los factores psicosociales de "Variedad/contenido del trabajo" e "Interés por el trabajo/compensación", se puede obtener información sobre el nivel de compromiso de las personas trabajadoras¹⁷⁵.

	2021	2022	2023
Índice de compromiso (%) ^(A)	82,43	84,75	80,50
% Plantilla cubierta	36,78	29,56	7,94

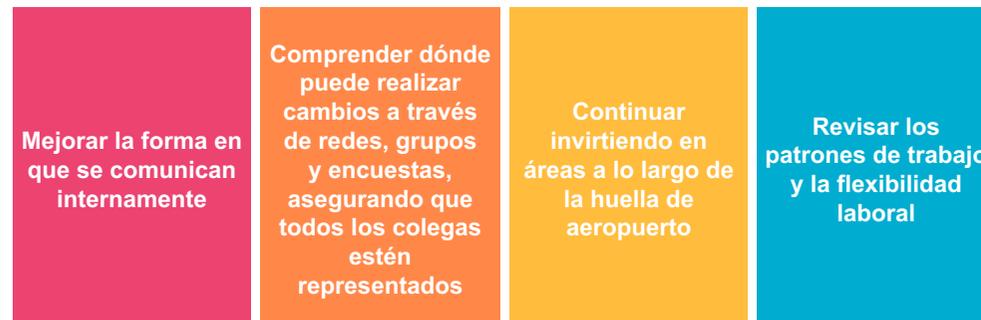
^(A) Este índice se calcula haciendo la media de todas las evaluaciones psicosociales que se hayan realizado ese año, de dos factores psicosociales: Variedad/Contenido del trabajo (VC) e Interés por el Trabajador/Compensación (ITC).

¹⁷⁵ Esta variable se revisa de manera periódica.

Durante el ejercicio 2023, se han mantenido las evaluaciones de riesgos psicosociales, abordando aspectos relacionados con la satisfacción, el diseño y contenido de las tareas, las funciones laborales, las relaciones interpersonales en el trabajo, y otras áreas de la organización, como la comunicación interna y el liderazgo.

Asimismo, en el marco de los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 se contempla la realización de encuestas de clima laboral en el futuro.

En el caso de Reino Unido, la unidad responsable de estas medidas es Recursos Humanos y Seguridad y Salud. Esta unidad está trabajando en aumentar la visibilidad de los líderes, gerentes y colegas multifuncionales, con el objetivo de:



Estas iniciativas se complementan con comunicaciones periódicas y sesiones con los gestores para discutir su función y progresión profesional.

Uno de los instrumentos clave para obtener información sobre el estado de los trabajadores es la Puntuación de Promotor Neto del Empleado (eNPS), encuesta que se realiza de forma anual y mide si los empleados recomendarían a la Compañía, proporcionando un indicador de cultura y experiencia laboral. En el ejercicio 2023, se ha contado con la participación de un 70% de los trabajadores, obteniéndose una calificación de 8,1 puntos (sobre 10) en la pregunta relativa al engagement con el Aeropuerto¹⁷⁶.

Finalmente, en 2023, se ha continuado desarrollando la Evaluación de Riesgos de Estrés, apoyada por la formación de los gerentes. Estas evaluaciones buscan medir sistemáticamente los niveles de estrés organizacionales según la carga o el clima laboral, cumpliendo con la norma ISO 45003.

A este respecto, en las filiales de Aena en Brasil, hasta la fecha, no se ha implementado ninguna medida al respecto.

¹⁷⁶ Dato de 2022 no disponible.

5.4.4. Reestructuraciones

(GRI 402-1)

En 2023 no se han realizado reestructuraciones de plantilla a nivel de Grupo.

En el caso de Aena y sus filiales en España, si surgiera alguna medida de reestructuración, la legislación proporciona protección a las personas trabajadoras, lo que implica la necesidad de negociar con los órganos de representación correspondientes. En lo que respecta a las modificaciones sustanciales de las condiciones de trabajo, tanto a nivel individual como colectivo, estas se llevan a cabo de acuerdo con lo establecido en la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Por otro lado, en Reino Unido, se ha establecido un sistema de cumplimiento con el objetivo de prevenir riesgos regulatorios o prácticas irregulares, reflejando el compromiso de llevar a cabo un modelo de negocio de manera responsable ante posibles situaciones de reestructuración. En este contexto, la legislación británica exige:

- Consulta colectiva cuando se plantea la posibilidad de despedir y volver a contratar a 20 o más empleados.
- Si existe un acuerdo formal para la consulta y distribución de información a los empleados, llevar a cabo una consulta en materia de seguridad y salud.
- Consulta en caso de modificaciones del contrato de trabajo.
- Informar y consultar antes de un traslado.

Este proceso implica la participación de los representantes de los trabajadores y la presentación de propuestas de medidas alternativas, como la modificación de jornadas laborales, reubicación de empleados o cese de contratación de nuevos empleados, de acuerdo con la normativa local.

En cualquier caso, se otorga prioridad a los empleados en proceso de reestructuración o con incapacidad médica.

Por último, en lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil, establece que en caso que se produzca un cambio de ubicación del lugar de trabajo, Aena debe asumir con los gastos asociados al traslado y transporte de los empleados y sus dependientes. Lo cual da cumplimiento a lo establecido por las autoridades legales del país.

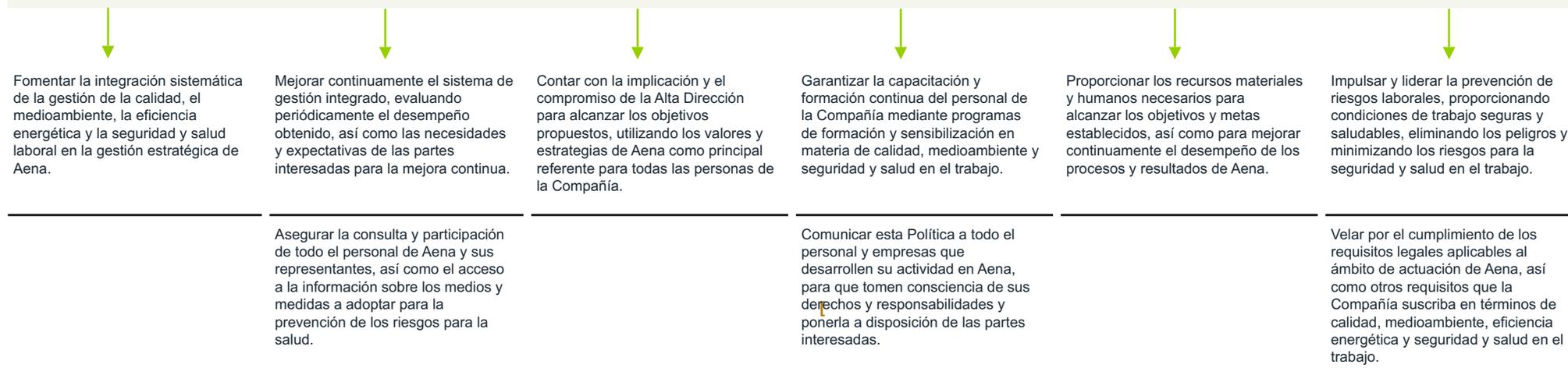
5.5. Salud y seguridad en el empleo

(GRI 3-3)

Compromiso, en todos los niveles de la compañía con:



Política de gestión integrada de calidad, medio ambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo



Para lo que se dispone de:



Plan de Prevención de Riesgos Laborales



Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medio Ambiente y PRL



Cubren al **100%** de los trabajadores.

Revisión y mejoras continuas para minimizar y/o erradicar posibles riesgos, incidentes y fatalidades

Y se desarrollan actuaciones concretas:

- Formación.
- Seguimiento y auditorías externas de forma periódica (cada 4 años) por expertos en salud y seguridad.
- Evaluación de riesgos.
- Comunicación activa y bidireccional de forma regular entre las diferentes áreas implicadas (comités, área de personas, etc).
- Trimestralmente, reuniones de los comités de Seguridad y Salud, tanto Estatal como Local en los diferentes centros.

5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena

(GRI 3-3; 403-1; 403-8)

El Grupo Aena promueve las mejores prácticas en seguridad, salud (tanto física como mental) y bienestar para salvaguardar la salud de los empleados y usuarios de las instalaciones.

Este compromiso está claramente establecido en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo, aprobada por el Consejo de Administración. Esta política, aplicable al Grupo, aboga por la integración sistemática de la gestión de seguridad y salud en las operaciones regulares de la Compañía. Asegura el cumplimiento de los requisitos legales pertinentes y otros compromisos adquiridos en este ámbito, incluyendo la participación de los empleados y sus representantes en la gestión de la seguridad y la salud. Además, establece medidas para aumentar la conciencia de los principales interesados y el compromiso de informar a empleados y empresas que operan en Aena sobre sus derechos y obligaciones.

La Política incluye una serie de objetivos y acciones específicas, respaldadas por el principio de mejora continua, que se fundamenta en la participación y el compromiso de la alta dirección, tomando como referencia los valores y la estrategia de la Compañía.

En España, los compromisos se concretan en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, que contempla el bienestar laboral integral como ámbito clave de actuación (Wellbeing). Y se despliega a través del Plan de Prevención de Riesgos Laborales y los procedimientos asociados, los cuales han sido revisados y actualizados en los últimos ejercicios. Como resultado de esta revisión, se ha modificado el Plan de Prevención de Riesgos Laborales para integrarlo en el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI), de acuerdo con la norma ISO 45001.

En lo que respecta al Sistema¹⁷⁷, se audita externamente cada 4 años, habiéndose realizado la última auditoría en el ejercicio 2023, y contempla los siguientes aspectos:

- Evaluaciones de riesgos y peligros de salud y seguridad laboral para identificar qué podría causar daño en el lugar de trabajo.
- Priorización e integración de planes de acción con objetivos cuantificados para hacer frente a dichos riesgos.
- Integración de acciones de preparación y respuesta ante situaciones de emergencia.
- Evaluación del progreso en la reducción/prevención de peligros/riesgos de salud frente a los objetivos.
- Inspecciones internas en la materia.

- Procedimientos para la investigación de lesiones, dolencias, enfermedades e incidentes relacionados con el trabajo.
- Capacitación en salud y seguridad laboral proporcionada a los empleados y/u otras partes relevantes para crear conciencia y reducir los incidentes de salud y seguridad en el trabajo.
- Criterios de salud y seguridad laboral introducidos en las adquisiciones y los requisitos contractuales.

Por su parte, en relación al Plan de Prevención de Riesgos Laborales, éste abarca las medidas organizativas y preventivas a implementar, tanto durante la construcción de nuevas infraestructuras como durante la operación de las ya existentes. De manera paralela, se tienen en cuenta posibles crisis y operaciones de terceros (contratistas, concesionarios, etc.).

En consonancia con las medidas preventivas, durante 2023 se han planificado varias campañas informativas que se irán desarrollando entre 2023 y comienzos de 2024:

- Trastorno músculo-esquelético.
- Donación de médula ósea.
- Protección frente al calor.
- Prevención del cáncer de piel.
- Elaboración de un curso de seguridad vial, orientado a la concienciación y reducción de los accidentes laborales de tráfico e in itinere¹⁷⁸.

La prevención de riesgos laborales y la promoción de la salud y seguridad de las personas trabajadoras es una función transversal que aplica a todas las áreas y todas las actividades de la Compañía.

En Reino Unido, las filiales de Aena asumen la Política de Gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, y seguridad y salud en el trabajo, y la adapta a su contexto local¹⁷⁹ a través de la Política de Salud, Seguridad y Bienestar, actualizada y firmada por el CEO en enero de 2023, que cumple con los requerimientos de la ISO 45001 y de la normativa que resulta de aplicación¹⁸⁰. Dicha política refleja el compromiso con la promoción de la cultura de seguridad y salud por parte de la dirección del aeropuerto, así como con el fomento de una gestión de la seguridad, tanto para empleados como para los usuarios de las instalaciones aeroportuarias.

¹⁷⁷ El Sistema de Gestión de Riesgos Laborales está basado en la normativa aplicable (Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y Real Decreto 39/1997, de 17 de enero), por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.

¹⁷⁸ Accidente que sufre el trabajador al ir o al volver de su lugar de trabajo.

¹⁷⁹ Ver capítulo "Enlaces de interés".

¹⁸⁰ Health and Safety at Work Act de 1974 y Management of Safety at Work Regulations de 1999.

Alineado con la política, el Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido promueve la adopción de un enfoque proactivo en la cultura de seguridad, el establecimiento de prácticas de reporte abiertas y transparentes, y la mejora continua. Este Sistema, certificado conforme a la ISO 45001, garantiza una gestión eficaz de la salud y la seguridad basándose en:

- Identificación de peligros.
- Seguimiento, medición, análisis y mejora del desempeño.
- Evaluación del cumplimiento.
- Oportunidad de mejora continua.
- Análisis y evaluación del desempeño.
- Inspecciones.

El mencionado Sistema de Gestión de Salud y Seguridad se audita externamente cada 3 años por *British Standards Institution* e internamente dos veces al año. Demostrando el buen mantenimiento del sistema y el compromiso con la mejora continua.

Asimismo, la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 en Reino Unido define objetivos en materia de salud y seguridad con el propósito de implantar una excelente cultura de seguridad y gestión de riesgos en todo el Aeropuerto (empleados, clientes y proveedores).

En el caso de las filiales de Aena en Brasil, la citada Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo, así como el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil, refleja el compromiso con la seguridad y salud de los empleados, que se enfoca en prevenir accidentes y enfermedades ocupacionales, por medio de la minimización de potenciales riesgos, adopción de prácticas preventivas y monitoreo continuo de la salud de los trabajadores y proveedores. Para ello cuenta con:

- El Programa de Gestión de Riesgos Laborales, adaptado a cada uno de los aeropuertos de Aena en Brasil y el Plan de Riesgos Laborales¹⁸¹ que establecen los términos generales, los límites de aplicación, los plazos y requisitos adicionales, todo de acuerdo con la normativa pertinente.
- El Programa de Conservación de la Audición¹⁸².
- El Programa de Control Médico de Salud Ocupacional.
- El análisis ergonómico del trabajo.

Es importante destacar las campañas creadas por la Comisión Interna de Prevención de Accidentes¹⁸³, la ejecución de inspecciones y auditorías por parte de la dirección regional de Seguridad y Salud en el Trabajo y la creación de campañas de sensibilización.

Por lo anterior, todos los aeropuertos y oficinas corporativas se mantuvieron en niveles aceptables de exposición al riesgo durante 2023, de acuerdo con los niveles de tolerancia establecidos por la normativa de riesgos laborales del Ministerio de Trabajo y Economía Social.

El Sistema de Gestión de Salud y Seguridad cubre el 100% de los empleados del Grupo Aena¹⁸⁴.

¹⁸¹En proceso de implementación en los aeropuertos de BOAB, habiendo sido desarrollado el programa, hasta la fecha, solo en el Aeropuerto de Congonhas.

¹⁸²Hasta la fecha, solo aplicable en los aeropuertos de la filial de Aena ANB.

¹⁸³ Campañas desarrolladas por la Comisión Interna de Prevención de Accidentes.

¹⁸⁴ El sistema de gestión de salud y seguridad no cubre a los terceros.

Órganos para la gestión de la salud y seguridad en el trabajo

España	Consejo de Administración	Aprobar la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética, Seguridad y Salud en el Trabajo.
	Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	Responsable de la supervisión del cumplimiento de la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética, Seguridad y Salud en el Trabajo, quien vela por su correcta aplicación y cumplimiento.
	Comité de Dirección	Máximo responsable del funcionamiento y la gestión en materia de prevención de riesgos laborales.
	Direcciones y centros de trabajo	Responsables de establecer los medios y organización adecuados para cumplir con la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética, Seguridad y Salud en el Trabajo.
	Servicio de Prevención Mancomunado	Vigilar la seguridad y la salud de las personas trabajadoras en relación con los riesgos derivados del trabajo. Investigar los accidentes laborales y estadísticas de siniestralidad. Apoyar y asesorar en el diseño, implementación y seguimiento de los planes y programas de prevención y protección de la salud.
	Delegados/as de prevención	Representan a las personas trabajadoras en el ámbito de la prevención de riesgos laborales.
	Comités de Seguridad y Salud (Comité Estatal de Seguridad y Salud (CESS); Comités Locales de Seguridad y Salud (CLSS) de los centros de trabajo)	Órganos paritarios y colegiados de participación y consenso, destinados a la consulta regular y periódica de las actuaciones en la empresa en materia de prevención de riesgos laborales, formados por representantes de los empleados y empleadas, y de la Compañía. Elaboración, puesta en práctica y evaluación de los planes y programas de prevención de riesgos; promoción de iniciativas para la efectiva prevención de los riesgos y propuestas de mejora.
	Personas trabajadoras	Velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional.
Reino Unido	Consejo	Asesora y asiste al CEO materia de seguridad y salud.
	CEO	Máxima responsabilidad en materia de seguridad y salud.
	Otros altos directivos, gerentes y supervisores	Asesoran y asisten al CEO en materia de seguridad y salud.
	Responsable de Salud, Seguridad y Medio Ambiente del aeropuerto	Garantiza líneas de comunicación efectiva y directa con todas las personas implicadas en aspectos de Salud y Seguridad Ocupacional, y con otras áreas del aeropuerto.
	Personas trabajadoras	Velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional.
Brasil	CEO	Máxima responsabilidad en materia de seguridad y salud.
	Otros altos directivos, gerentes y supervisores	Asesoran y asisten al CEO en materia de seguridad y salud.
	Responsable de Salud, Seguridad y Medio Ambiente del aeropuerto	Garantiza líneas de comunicación efectiva y directa con todas las personas implicadas en aspectos de Salud y Seguridad Ocupacional, y con otras áreas del aeropuerto.
	Trabajadores	Velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional.

Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de accidentes

(GRI 403-2)

A través de la implementación de programas y actuaciones especializadas y la colaboración con diversas organizaciones, el Grupo Aena asegura la prevención de riesgos laborales y la promoción de la seguridad y salud en el trabajo.

En España, Aena cuenta con un Manual del Sistema de Gestión Integrado que establece, entre otros, los procedimientos para proporcionar lugares de trabajo seguros y saludables, así como la utilización del sistema como herramienta de mejora continua en todos los ámbitos incluidos en el alcance del mismo. Este manual incluye el desarrollo de un procedimiento específico enfocado a analizar los riesgos y oportunidades del sistema de gestión de la Salud y seguridad en el trabajo, desde la identificación hasta el seguimiento de los planes de acción definidos en cada caso, con los objetivos de asegurar que el sistema de gestión de la SST pueda alcanzar sus resultados previstos, prevenir o reducir efectos no deseados, en un entorno de mejora continua. Dicho procedimiento abarca la identificación, registro y seguimiento de los requisitos reglamentarios, así como el análisis, identificación, evaluación y estimación del riesgo en términos de tipo y gravedad. En este contexto, se considera la adopción de medidas preventivas destinadas a detectar posibles efectos sobre la salud del personal, junto con la implementación de medidas de control inmediatas necesarias para reducir cualquier posible consecuencia.

El Procedimiento de Evaluación y Control de Riesgos, aprobado por el Comité Estatal de Salud y Seguridad, abarca la identificación, registro y seguimiento de riesgos existentes, incluyendo las comunicaciones posteriores, así como su análisis, identificación, evaluación y estimación del riesgo en términos de tipo y gravedad. En este contexto, se considera la adopción de medidas preventivas destinadas a detectar posibles efectos sobre la salud del personal, junto con la implementación de medidas de control inmediatas necesarias para reducir cualquier posible consecuencia. Esta estructura integral garantiza la gestión efectiva de los riesgos laborales, respaldando así un entorno seguro y saludable para la plantilla de Aena.

En 2023 se han realizado:

- 87 evaluaciones generales.
- 115 evaluaciones específicas.
- 148 estudios de riesgos de carácter laboral.
- 1.755 medidas ejecutadas, equivalente al 42% del total de medidas.
- 58% de los riesgos evaluados tienen consideración de tolerables, enfocando las principales medidas preventivas en los riesgos considerados como importantes (0,26%)¹⁸⁵.

En términos generales, el Servicio de Prevención Mancomunado de Aena (SPMA) proporciona asesoramiento y apoyo a la Compañía, a las personas trabajadoras, a sus representantes y a los órganos de representación especializados en la realización de actividades preventivas. El objetivo principal es garantizar una protección efectiva de la seguridad y salud de las personas. En este contexto, el SPMA participa en el diseño, implementación y seguimiento de planes y programas de prevención y protección de la salud como:

- Colaborar con el diseño, aplicación y coordinación de la actividad preventiva.
- Evaluar los factores de riesgo que puedan afectar a la seguridad y salud de las personas trabajadoras y proponer acciones para su eliminación o reducción.
- Planificar, desarrollar y realizar el seguimiento de programas saludables para el personal.
- Proponer a los órganos correspondientes, acciones para mejorar aspectos relacionados con la prevención de riesgos laborales.

En lo que respecta al seguimiento de las medidas preventivas propuestas para eliminar peligros y minimizar riesgos, cualquier cambio debe comunicarse al área de prevención de riesgos laborales. En caso necesario, el SPMA evaluará dicho cambio de acuerdo a los procedimientos vigentes del sistema de gestión. Este enfoque integral asegura la aplicación efectiva de medidas preventivas para mantener un entorno laboral seguro y saludable¹⁸⁶.

Aena mantiene los más altos niveles de seguridad y minimiza la exposición de su personal al riesgo mediante la adopción de un enfoque proactivo.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se identifican y gestionan riesgos de salud y seguridad laboral en base a una estructura de gobernanza diseñada para que la implementación que el marco de gestión resulte efectivo.

¹⁸⁵ En 2022, se llevaron a cabo 76 evaluaciones generales, 140 evaluaciones específicas, 252 estudios de riesgo y 1.283 medidas, el 15% del total. 97% riesgos tolerables, riesgos importantes 7%.

¹⁸⁶ En España, el procedimiento de investigación de accidentes laborales aplica a enfermedades profesionales.

Dicha evaluación de riesgos laborales se realizan de forma continuada, tanto a nivel general (mediante la revisión de la documentación asociada a la gestión de riesgos estratégicos y su registro y revisión), como específico (áreas de actividad)¹⁸⁷. Asimismo, estas evaluaciones se llevan a cabo ante cambios legislativos, por cambios en procesos o ubicaciones de personal o antes de emprender por primera vez una nueva tarea o actividad laboral. La calidad de las evaluaciones de riesgos es valorada a través de un proceso de auditoría interna, así como después de un evento no planificado (por ejemplo, accidente/incidente). Esto sirve para comprender e identificar qué aspectos requieren de la aplicación de mejoras.

Como medida adicional, se realizan evaluaciones de riesgo COSHH (“Control of Substances Hazardous to Health Regulations”) de sustancias peligrosas, incluyendo controles y procedimientos de emergencia asociados.

En Brasil, las filiales de Aena disponen de comités que actúan como representantes de la Compañía y de los empleados en lo que respecta a la identificación de peligros, la evaluación de riesgos y la investigación de accidentes. Asimismo, se informa a los empleados de la información correspondiente a través de boletines sobre salud y seguridad.

Asimismo, se han establecido diversos programas en conformidad con la normativa local con el fin de identificar peligros laborales y evaluar riesgos, siendo ejemplos notables los Programas de Gestión de Riesgos y de Control de Medicina del Trabajo¹⁸⁸. Situaciones con potencial para provocar accidentes graves son objeto de evaluación a través del Programa de Gestión de Riesgos Laborales¹⁸⁹. Las medidas adoptadas para eliminar peligros laborales y minimizar riesgos se someten a una evaluación continua.

Asimismo, se lleva a cabo la evaluación de posibles riesgos que puedan afectar la salud de los trabajadores, incorporando pruebas físicas específicas para su seguimiento y prevención. Además, se implementan programas especiales, como el Programa de Conservación de la Audición, diseñado para prevenir problemas derivados del ruido generado por las aeronaves.

Finalmente, en los aeropuertos de Aena en Brasil se realizan evaluaciones de riesgos de seguridad y salud en los proyectos de obras y mejoras en las instalaciones, asegurando la aplicación de medidas preventivas adecuadas en concordancia con la normativa local.

Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral

(GRI 3-3; 403-4; 413-1)

La consulta y participación de las personas trabajadoras en materia preventiva se realiza mediante:

- Organismos de representación en España, a través de los comités de seguridad y salud (a nivel nacional y local en diversos centros), órganos paritarios y colegiados de participación para asesorar periódicamente las actuaciones en materia de prevención de riesgos como parte de sus medidas en el lugar de trabajo y asegurar la participación del personal en el proceso. Estos órganos están formados por representantes designados por la dirección de la Compañía y representantes de los trabajadores y trabajadoras. Sus funciones incluyen:
 - Identificación de peligros, evaluación de riesgos y determinación de controles.
 - Investigación de accidentes.
 - Desarrollo y revisiones de las políticas y objetivos en materia de PRL.
 - Consulta de cualquier cambio que afecte a PRL.
 - Representación en los temas de PRL.

Al menos trimestralmente, los Comités de Seguridad y Salud se reúnen para tratar asuntos previos consensuados. Las conclusiones y acuerdos se ponen a disposición de todos los empleados a través de su publicación en la intranet corporativa. Mediante estos Comités, y siendo asesorados por los miembros del servicio de prevención, la Dirección informa, debate y fomenta la participación y consulta por parte de los trabajadores, a través de sus representantes.

El 100% del personal de Aena está representado mediante los comités de salud y seguridad correspondientes o, para aquellos centros con un número de trabajadores inferior a 50, mediante los delegados de prevención.

¹⁸⁷ Cada responsable de área debe garantizar que su área de actuación, incluidas las actividades de los empleados, está sujeta a una evaluación de riesgos por parte de una persona capacitada al respecto, tales como los miembros del equipo de Seguridad y Salud Local que realizan evaluaciones de riesgos locales mensualmente y después de cualquier accidente, lesión o accidente importante.

Asimismo, el procedimiento establece la implicación de los trabajadores de todos los niveles y funciones en la identificación de riesgos para garantizar la mejora continua.

¹⁸⁸ La identificación de peligros laborales o condiciones inseguras se lleva a cabo mediante la tramitación de informes por parte de empleados.

¹⁸⁹ Si bien hasta el momento no se ha materializado ningún accidente.

- Herramientas de comunicación como el portal de organización y personas de la intranet, la newsletter, las notas informativas o los buzones de correo del servicio de prevención en cada zona geográfica contribuyen a mantener una comunicación activa y recíproca con los empleados, así como a visibilizar la importancia del cumplimiento de los compromisos adquiridos o identificar inquietudes de los empleados en cuestiones relacionadas con la salud y seguridad (ver sección “Notificación, registro e investigación de la accidentalidad”).
- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton si bien no disponen de un comité de representación de las personas trabajadoras como tal, si que se disponen de mecanismos suficientes para garantizar el establecimiento, la aplicación y el mantenimiento de los procesos de consulta y participación de los trabajadores en todos los niveles y funciones aplicables, en los procesos de desarrollo, planificación, aplicación, evaluación del rendimiento y oportunidades de mejora del sistema de gestión de la salud y seguridad en el trabajo. En concreto, los aspectos relativos a salud y seguridad, la documentación relacionada y toda la información al respecto se comunica y comparte como corresponde. Asimismo, los representantes de los trabajadores participan en las reuniones correspondientes y se realizan visitas específicas, si procede. Adicionalmente, se desarrollan encuentros para dialogar sobre la materia a la que acuden todos los empleados - y otras partes interesadas-, para garantizar una correcta y eficaz comunicación y colaboración. En su caso, los empleados también participan en el proceso de evaluación de riesgos. Asimismo, se cuenta con un procedimiento de comunicación interna y externa propio sobre sus sistemas de gestión y desempeño en materia de salud y seguridad, medio ambiente y energía:
 - A nivel interno: a través de reuniones de Gobernanza de riesgos, reuniones de departamentos, cursos de capacitación y la distribución de procedimientos.
 - A nivel externo: mediante la web y la organización de reuniones con partes interesadas.
- En Brasil la Comisión Interna de Prevención de Accidentes (CIPA), compuesta por representantes de la Compañía y de los trabajadores, tiene como objetivo prevenir los accidentes y las enfermedades laborales que pudieran producirse. Asimismo, la comunicación de novedades en materia de seguridad laboral, dirigidas a todos los trabajadores, se realiza a través de boletines.

Notificación, registro e investigación de la accidentalidad (GRI 403-2)

La notificación de incidentes, accidentes o posibles amenazas relativas a la seguridad laboral es realizada por medio de diferentes canales:

- En España, los empleados tienen la opción de realizar notificaciones de manera personal, ya sea a través de correo electrónico dirigido al responsable del área del centro o al Servicio de Prevención Mancomunado de Aena del área correspondiente. También pueden utilizar Mi Portal¹⁹⁰, o comunicarse con los Delegados de Prevención.
 - En el caso de accidentes laborales, ya sean leves o graves, se dispone de un sistema para notificar al Área de Prevención (SPMA) a través de Mi Portal o de forma presencial. Una vez que el accidente queda registrado en el sistema (todos los accidentes y lesiones laborales se registran, independientemente de generar baja por enfermedad, incluyendo los accidentes durante los desplazamientos), se realiza una investigación para identificar la causa y prevenir situaciones similares en el futuro. Como resultado de este proceso, se proponen acciones correctivas y/o preventivas. El seguimiento interno de la siniestralidad se efectúa mediante la elaboración de informes periódicos de accidentes, que detallan el listado de accidentes/incidentes ocurridos. Además, se informa a las autoridades laborales y de protección de la salud.
 - Cualquier comunicación sobre deficiencias o mejoras debe ser canalizada a través del responsable correspondiente y/o del Servicio Mancomunado de Prevención de Aena (SPMA). Todas estas vías aseguran la confidencialidad de los datos y de la persona que realiza la notificación.

Conforme a la normativa aplicable, Aena respeta el derecho de los empleados a interrumpir sus actividades y abandonar el lugar de trabajo si consideran que existe un riesgo grave e inminente para su vida o salud.

Durante el año 2023, no se registraron casos que amenazaran la vida o salud de los trabajadores en los centros de trabajo de Aena en España.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, la notificación de todos los incidentes (lesiones, cuasi accidentes y peligros) se lleva a cabo a través de la plataforma correspondiente del sistema de gestión y se confecciona un informe descriptivo que se pone a disposición de los empleados a través del Sharepoint corporativo.

Todos los empleados tienen la responsabilidad de informar de cualquier incidente a su supervisor y notificarlo en el sistema de gestión de incidentes, tan pronto como sea razonablemente posible sin exponerse a ningún riesgo adicional.

¹⁹⁰ Sitio específico disponible en la intranet para la notificación de accidentes o incidentes, a través del portal de recursos humanos y prevención de riesgos laborales.

En Brasil, en los aeropuertos de las filiales de Aena los accidentes se notifican a un comité interno de prevención de accidentes y a otros departamentos de la empresa que puedan estar involucrados.

A nivel consolidado, en 2023 se han producido¹⁹¹:

- 166 accidentes laborales (10 más que en 2022)
- 46,4 % accidentes con baja (47,4 % en 2022)
- 100% de los accidentes han sido investigados

En España, de los 104 accidentes registrados; 103 han sido clasificados como leves y tan solo uno grave. La mayoría de los leves, han sido motivados en superficies o áreas de circulación al mismo nivel (22%) y relacionados con vehículos automóviles (12%). Todos los eventos han sido recogidos dentro del sistema de mejora continua. Cada evento ha sido analizado, identificado y evaluado en términos de tipo y gravedad; incorporándose su modelo a las medidas preventivas orientadas a eliminar o mitigar estos riesgos.

En Brasil, se totalizan 16 accidentes; de los cuales 12 han sido clasificados como leves y 4 graves. A fin de mitigar y prevenir este tipo de accidentes en el futuro, entre las medidas adoptadas se encuentran la realización de pruebas y análisis que anticipen el correcto funcionamiento de maquinaria y equipos, la mejora de los procedimientos, así como la implementación de un mayor número de medidas, y el refuerzo de las actuaciones de formación y difusión entre los empleados de las filiales de Aena en Brasil.

Por último, en el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, se registran 46 accidentes, todos leves menos uno (45 de ellos leves y de éstos, 36 sin baja médica, con un índice de gravedad del 0,09). En la mayoría de los casos, los empleados han sido asistidos o tratados dentro del propio centro. Todos los eventos fueron objeto de análisis e informe descriptivo, compartiendo la posibilidad de mejora con los empleados a través del Sharepoint corporativo.

¹⁹¹ Se puede consultar la información a este respecto relativa al ejercicio 2022 en el Informe de Sostenibilidad - Estado de la información no financiera 2022, en su página 217.

Accidentalidad (personal propio) (GRI 403-9)

	España			Reino Unido			Brasil ^(E)			Total Consolidado	
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
Accidentes (nº)	99	107	104	24	45	46	11	4	16	156	166
Masculino	75	80	72	14	23	18	10	4	10	107	100
Femenino	24	27	32	10	22	28	1	0	6	49	66
Con baja	43	60	55	8	10	10	6	4	12	74	77
Masculino	35	51	44	5	7	5	6	4	7	62	56
Femenino	8	9	11	3	3	5	0	0	5	12	21
Sin baja	56	47	49	16	35	36	5	0	4	82	89
Masculino	40	29	28	9	16	13	4	0	3	45	44
Femenino	16	18	21	7	19	23	1	0	1	37	45
Con fallecimiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Masculino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Femenino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leves	99	105	103	17	40	45	11	2	12	147	160
Masculino	75	78	71	9	20	17	10	2	7	100	95
Femenino	24	27	32	8	20	28	1	0	5	47	65
Graves^(A)	0	2	1	7	5	1	0	2	4	9	6
Masculino	0	2	1	5	3	1	0	2	3	7	5
Femenino	0	0	0	2	2	0	0	0	1	2	1
Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias^(B)	0,00	0,17	0,08	24,00	3,86	0,66	0,00	2,70	3,60	0,64	0,40
Tasa de lesiones por accidente laboral registrables^(C)	3,72	5,03	4,43	27,43	7,72	6,59	12,48	5,40	10,81	5,30	5,12
Tasa de fallecimientos^(D)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

^(A) Se consideran graves, todos aquellos accidentes que hayan tenido grandes consecuencias, sin incluir los fallecimientos.

^(B) Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias = (Número de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias (sin incluir fallecimiento)) * 10⁶ / (Número de horas trabajadas).

^(C) Tasa de lesiones por accidente laboral registrables = (Número de accidentes con baja x 10⁶) / (Número total de horas efectivamente trabajadas). Su cálculo es igual al Índice de Frecuencia.

^(D) Tasa de fallecimientos = (Número de fallecimientos resultantes de una lesión por accidente laboral x 10⁶) / Número de horas trabajadas.

^(E) Región de Brasil incluye también la información relativa a la filial de Aena BOAB.

Accidentalidad (personal propio) (GRI 403-9)

	España			Reino Unido			Brasil ^(E)			Total Consolidado	
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
Nº días perdidos	896	2.060	2.494	174,7	84	133	54	292	241	2.435,6	2.868
Masculino	674	1.840	2.228	160	59	83	47	292	166	2.191,1	2.477
Femenino	222	220	266	14,7	24	50	7	0	75	244,5	391
Tasa de días perdidos^(A)	77,53	172,62	201,05	598,98	64,49	87,70	127,21	394,53	217,08	174,35	190,80
Masculino	92,42	246,63	289,37	854,80	73,13	86,99	166,18	597,81	227,72	250,21	264,00
Femenino	52,05	49,18	56,53	140,69	50,18	88,92	49,41	0,00	196,74	46,90	69,22
Índice de incidencia de siniestralidad laboral^(B)	551	745	654	1.192	1.484	1.285	2.091	1.220	2.439	817	795
Masculino	703	1.002	836	1.205	1.733	1.057	3.061	1.860	2.188	1.086	924
Femenino	283	303	350	1.172	1.111	1.639	0	0	2.907	358	580
Índice de frecuencia^(C)	3,72	5,03	4,43	27,43	7,72	6,59	12,48	5,40	10,81	5,30	5,12
Masculino	4,80	6,84	5,71	26,71	8,66	5,24	17,89	8,19	9,60	7,08	5,97
Femenino	1,88	2,01	2,34	28,71	6,15	8,89	0,00	0,00	13,12	2,30	3,72
Índice de gravedad^(D)	0,08	0,17	0,20	0,60	0,06	0,09	0,66	0,39	0,22	0,17	0,19
Masculino	0,09	0,25	0,29	0,85	0,07	0,09	0,84	0,60	0,23	0,25	0,26
Femenino	0,05	0,05	0,06	0,14	0,05	0,09	0,00	0,00	0,20	0,05	0,07
Horas trabajadas	11.557.187,22	11.933.931,20	12.404.759,10	291.660,23	1.295.675,97	1.516.500,78	424.508,00	740.113,20	1.110.169,80	13.969.720,37	15.031.429,68
Masculino	7.292.448,23	7.460.499,54	7.699.431,08	187.177,42	807.870,97	954.172,61	282.824,00	488.448,00	728.951,40	8.756.818,51	9.382.555,09
Femenino	4.264.738,99	4.473.431,66	4.705.328,02	104.482,81	487.805,00	562.328,17	141.684,00	251.665,20	381.218,40	5.212.901,86	5.648.874,59

^(A) Tasa de días perdidos = (Total de casos de días perdidos personal propio x 10⁶) / Total horas trabajadas.

^(B) Índice de incidencia de siniestralidad laboral. Valores actualizados((Número de accidentes x 1.000 trabajadores) / Plantilla media acumulada)); pasando a formularlo según la doctrina del Instituto Nacional de Seguridad y Salud, órgano perteneciente al Ministerio de Trabajo Economía Social de España; como Número de accidentes x 100.000 trabajadores) / Plantilla media acumulada.

^(C) Índice de frecuencia = (Número de accidentes con baja x 10⁶) / (Número total de horas efectivamente trabajadas).

^(D) Índice de gravedad = (Nº jornadas no trabajadas por accidente de trabajo con baja x 10²) / (Nº horas efectivamente trabajadas), o lo que es lo mismo Tasa días perdidos/1000.

^(E) Región de Brasil. Incorporación a la región en 2023, del BOAB. El cálculo de horas trabajadas de la región, responde a la estimación sobre Convenio Colectivo, con la cantidad estándar de horas de trabajo, descontando el tiempo de permisos retribuidos.

Seguimiento de los objetivos marcados en materia de salud y seguridad

El Grupo Aena está comprometida con la reducción de la siniestralidad y el desarrollo de una cultura preventiva estableciendo objetivos, los cuales se revisan y actualizan de manera anual, de acuerdo a las mejores prácticas del sector y/o las últimas tendencias.

En España, en Aena se establecen una serie de metas buscando una mejora continua en función de los datos históricos. En el año 2022 se establecieron los siguientes objetivos para el año 2023:

- Número de accidentes: 58
- Índice de incidencia de siniestralidad¹⁹²: 771

La siguiente gráfica muestra las metas establecidas versus los resultados obtenidos entre 2020 y 2023, del índice de incidencia de siniestralidad y el número de accidentes.

En consecuencia, se han alcanzado los objetivos previamente propuestos. En 2024, la meta marcada ha sido mantener los mismos niveles que en el ejercicio anterior para el índice de incidencia de siniestralidad y número.

Asimismo, entre los objetivos establecidos por Brasil para el ejercicio 2024, se encuentra la implementación de todos los programas de salud y seguridad exigidos por la legislación brasileña en cumplimiento con los planes de acción correctiva.

En España, Aena ha logrado cumplir con los objetivos propuestos en los últimos 4 años respecto al índice de incidencia de siniestralidad.



		2020	2021	2022	2023
Índice de incidencia de siniestralidad	Meta	835	771	771	771
	Resultados	527	558	754	663
Nº de accidentes	Meta	62	60	55	58
	Resultados	41	43	60	55

¹⁹² Índice de incidencia de siniestralidad laboral. Valores actualizados ((Número de accidentes x 1.000 trabajadores) / Plantilla media acumulada)); pasando a calcularlo según la doctrina del Instituto Nacional de Seguridad y Salud, órgano perteneciente al Ministerio de Trabajo y Economía Social; como Número de accidentes x 100.000 trabajadores) / Plantilla media acumulada.

En lo que respecta al Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, entre los objetivos planteados para el ejercicio 2023, se encuentran:

- El 90% de los accidentes de nivel 2 tienen un aprendizaje compartido comunicado.
- 100% de los trabajadores que ocupan puestos de responsabilidad han completado aprendizaje al respecto.
- 80% de oportunidades de mejora continua completadas en los plazos previstos.

En el caso de Brasil, para complementar a las herramientas de gestión de accidentes, se usa la Pirámide de Heinrich para cuantificar anomalías de seguridad y permite monitorear estos eventos por nivel de gravedad y compararlos a lo largo del tiempo. A su vez, se dispone de comunicación directa con los empleados a través de Aena Comunica.

Se considera enfermedad laboral la contraída como resultado de la exposición a factores de riesgo inherentes a la actividad laboral y siempre que esté incluida en el RD1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro.

Durante el 2023, en España, la especialidad de medicina laboral del Servicio de Prevención no detectó ningún caso de enfermedad profesional según el RD1299/2006.

Nº enfermedades profesionales por región declaradas por la mutua (personal propio) (GRI 403-10)

	España			Reino Unido			Brasil			Total	
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
Nº de fallecimientos por dolencia o enfermedad laboral	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Masculino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Femenino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nº casos de dolencias o enfermedades laborales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Masculino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Femenino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Aena en España incluye a todas su personal propio.

Procedimientos de preparación ante emergencias en materia de salud y seguridad

Las instalaciones del Grupo Aena cuentan con protocolos de emergencia (ver Capítulo 6 “Servicios seguros y de calidad”) que están a disposición del personal de cada centro a través de la intranet y se actualizan periódicamente. Para ello, en España el área de prevención de riesgos laborales colabora con otras áreas (seguridad, operaciones, etc.), para tener una mayor implicación y compromiso en este ámbito. De este modo, se realizan simulacros de emergencia en todos los centros de Aena.

Como previamente fue indicado, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton realiza evaluaciones de riesgo COSHH (“Control of Substances Hazardous to Health Regulations”) para todas las sustancias peligrosas utilizadas dentro de los departamentos.

Asimismo:

- Cuenta con procedimientos para hacer frente a emergencias, por ejemplo, órdenes de emergencia, accidentes/incidentes/casi accidente/procedimientos de primeros auxilios, seguridad contra incendios, etc.
- Disponen de un gerente de planificación de emergencias, responsable de garantizar que las órdenes de emergencia sean relevantes, actualizadas y comunicadas a los grupos de interés.

- Se organizan ejercicios de emergencia para probar varios tipos de emergencias en colaboración con las partes interesadas internas y externas en el Aeropuerto, según sea necesario.
- Se llevan a cabo simulacros de incendio y todo el personal ha recibido capacitación en seguridad contra incendios; también contamos con equipos de primera intervención de incendios en todos los departamentos.
- Por último, en el Aeropuerto disponen de socorristas en todos los departamentos para garantizar una cobertura adecuada al respecto.

En algunos aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, por otro lado, ha desarrollado y actualizado continuamente un plan de emergencia aeroportuaria, que aborda los procedimientos de evacuación del aeropuerto (verificados en ejercicios de evaluación anuales). Además del Plan de Emergencias, todo el personal contratado y los proveedores de servicios conocen los puntos de recogida de emergencia durante la formación inicial sobre salud y seguridad.

Absentismo (personal propio) (GRI 403-9)

	España			Reino Unido			Brasil		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Nº de horas perdidas por absentismo ^(A)	840.999,30	975.787,19	927.946,25	57.130,22	71.347,20	67.086,93	3.572,00	24.320,00	33.423,00
Masculino	475.488,93	549.472,90	513.019,21	39.338,15	43.616,88	37.700,85	2.445,75	15.328,00	17.290,00
Femenino	365.510,37	426.314,29	414.927,04	17.792,07	27.730,32	29.386,08	1.126,25	8.992,00	16.133,00
Índice de absentismo ^(B)	7,28	8,18	7,48	4,36	5,51	4,42	0,84	3,29	3,01
Masculino	6,52	7,37	6,66	4,66	5,40	3,95	0,86	3,14	2,37
Femenino	8,57	9,53	8,82	3,82	5,68	5,23	0,79	3,57	4,23

(A) Nº de horas perdidas por absentismo = Nº de horas acumuladas en el año de absentismo por bajas IT y situaciones asimiladas, faltas no justificadas, justificadas no recuperables y pendientes de justificar por cada hora de trabajo programada.

(B) Índice de absentismo = (Nº total de horas de absentismo / Nº total de horas trabajadas) x 100

Formación en materia de salud y seguridad laboral

(GRI 403-5)

Las actividades de formación, comunicación e información son consideradas fundamentales para asegurar el cumplimiento de la normativa vigente y para obtener el compromiso de todos los empleados en materia de seguridad y salud. El Grupo Aena se asegura de que cada trabajador reciba una formación completa y adecuada, tanto teórica como práctica, en materia preventiva desde el momento de su contratación y a lo largo de la duración de su contrato. Esto se aplica independientemente de su modalidad de contrato (fijo o indefinido), las responsabilidades que desempeñe, cualquier cambio organizativo o en los equipos de trabajo, así como la introducción de nuevas tecnologías.

Como resultado de la revisión de la evaluación de riesgos de las actividades de cada empleado, se identifican las necesidades de cursos de capacitación en salud y seguridad. Estos cursos son obligatorios, cuentan para el salario variable anual y se imparten durante días laborables.

En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena a fecha de cierre de este informe se encuentra en proceso la contratación de una empresa especializada para ofrecer cursos de seguridad y salud en el trabajo, especialmente diseñados para ciertas ocupaciones. Este enfoque garantiza que los empleados adquieran los conocimientos y habilidades necesarios para desempeñar sus funciones de manera segura y saludable.

Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo

	España		Brasil		Reino Unido		Total
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2023
Actividades formativas (nº) ^(A)	73	47	0	32	0	23	102
Empleados (nº)	5.500	3.132	170	537	604	437	4.106
Horas de Formación ^(B)	44.070	45.409	0	6.637	0	2.531	54.576

(A) En 2022, no se registraron ni las horas de formación ni el número de actividades en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido en esta materia específica.

(B) Brasil: Reporta que, durante 2022, 170 empleados han recibido "Training in health and safety issues", dentro de alguno de sus itinerarios formativos. Pero no es posible discernir el número de actividades o horas de formación en esta materia específica.

5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras

(GRI 403-3; 403-6)

Aena desarrolla medidas preventivas y de promoción de la salud de las personas trabajadoras para mejorar su condición e identificar factores de riesgo que puedan afectar a su estado de salud. Entre ellas, exámenes físicos, programas de prevención, difusión de la cultura del bienestar, vigilancia de enfermedades profesionales, etc.

En España, dichas medidas son desarrolladas por técnicos especializados y se someten a consulta y participación en el Comité Estatal de Seguridad y Salud.

Principales actuaciones:

En España, durante 2023 se han adoptado las siguientes medidas:

- Se ha puesto a disposición de los empleados un total de 1.241 vacunas trivalentes.
- Realización de 5.937 pruebas para conocer el estado de salud (reconocimientos médicos).
- Campañas de donación de sangre.
- Campaña de donación de médula ósea (enero 2024).
- Proyecto Bienestar 360º: Liderado por técnicos expertos de la Dirección de Organización y Personas en el que se fomenta la cultura preventiva y promoción de la salud, el cuidado y el bienestar emocional de las personas trabajadoras. Cada semana se trata un tema y simultáneamente se pone a disposición un conjunto de recursos relacionados con esa materia. Se distribuye dentro de la revista semanal de la Compañía por e-mail y ofrece diferentes materiales multimedia en la intranet.
- Implementación de medidas de conciliación y beneficios sociales contenidas en el Programa de Atención a la Conciliación (PAC)
- Programa de prevención y tratamiento de conductas adictivas y apoyo emocional.
- Protocolo de gestión ante situaciones de conflicto del personal¹⁹³.
- Adaptación del sistema de gestión de PRL al sistema de calidad, medio ambiente y eficiencia energética.
- Campañas informativas: trastornos músculo-esqueléticos, protección frente al calor en verano, prevención del cáncer de piel.

En Brasil¹⁹⁴, todos los trabajadores de los aeropuertos de las filiales de Aena tienen derecho a seguro médico privado y han recibido información sobre los beneficios incluidos. De forma específica, disponen también de servicio odontológico. Asimismo, tal y como está previsto en el convenio, se llevan a cabo programas de sensibilización y orientación sobre la prevención de los trastornos músculo esqueléticos derivados del entorno laboral, así como otras enfermedades profesionales, de acuerdo con la normativa vigente. Por otro lado, también se prevé la realización de exámenes médicos periódicos. Por último, se han realizado campañas específicas para la vacunación de la gripe.

Por su parte, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de su propia estrategia para promover y apoyar el bienestar de los trabajadores, contando para ello con el apoyo de sus proveedores de salud ocupacional, el programa de asistencia al empleado y el seguro médico privado, disponible para todos los empleados.

Medidas para reducir el estrés

Aena dispone de un procedimiento para la identificación y evaluación de factores y riesgos psicosociales que pueden representar un riesgo para la salud y el bienestar de las personas trabajadoras, entre los cuales figura el estrés.

En este sentido, en España, se han realizado una serie de actuaciones y recursos para ayudar a mejorar el estado emocional del personal y la gestión del estrés, entre las que destacan:

- Acciones de sensibilización, a través de las newsletter interna y webinars específicos.
- Instrumentos de apoyo al estrés, por ejemplo, través del Programa de Atención a la Conciliación de Aena (PAC) y del equipo Bienestar 360º.
- Formación acerca del estrés para los empleados, a través de la plataforma on-line (Cómo combatir el *burnout*, ¡*Eustresate!*...).
- Diseño ergonómico de los puestos de trabajo, que contribuyen al bienestar de los trabajadores en su entorno laboral y adaptación del mobiliario a personas con necesidades especiales (cojines lumbares, reposapiés, etc.). Igualmente, para el caso de los puestos de teletrabajo, se proporcionan recomendaciones para adecuar los puestos de teletrabajo a criterios ergonómicos, contenidas en la política de teletrabajo, con el fin de reducir posibles lesiones músculo-esqueléticas y mejorar la salud y seguridad de las personas que se han adherido a esta modalidad de trabajo.

¹⁹³ Cuyo objetivo consiste en facilitar recursos y herramientas prácticas que puedan ayudar a los empleados en el entorno profesional y personal. Todas las personas trabajadoras tienen acceso a este material a través del boletín semanal que se distribuye por email y en la intranet de Aena.

¹⁹⁴ Los beneficios previstos en el Convenio Colectivo promueven la preservación de la salud y el bienestar.

- Evaluación de factores psicosociales a través de encuestas anónimas, siguiendo el procedimiento aprobado por el Comité Estatal de Seguridad y Salud, así como posterior análisis de resultados, encuestas al personal y propuesta de medidas preventivas en las diferentes instalaciones¹⁹⁵.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, lleva a cabo actividades para reducir los niveles de estrés y sus consecuencias, entre las que destacan:

- Evaluaciones de riesgo de estrés.
- Monitorización de ausencias.
- Realización de encuestas a empleados, incluyendo cuestiones sobre estrés/salud mental.
- Establecimiento de un rol de primeros auxilios en Salud Mental.
- Formación 'Better Conversation' a gerentes y personal para mejorar la comunicación en materia de salud en los equipos.
- Programa de Asistencia al Empleado.
- Planes de Acción de Bienestar.
- Programa de concienciación sobre el bienestar materializado a través de eventos/seminarios, web/almuerzos y sesiones de aprendizaje sobre una variedad de temas, incluidos el estrés y la salud mental.

En Brasil, se realiza un análisis para identificar y evitar posibles sobrecargas de trabajo y situaciones de estrés. Asimismo, se ha impartido formación específica orientada a mejorar la ergonomía en el trabajo.

Medidas específicas de conciliación y bienestar

(GRI 3-3; 401-2; 401-3)

El Grupo Aena promueve actuaciones específicas enfocadas a facilitar la conciliación entre la vida laboral y personal, dirigidas a los trabajadores, relacionadas con la jornada laboral, los permisos, la conciliación familiar, etc.

En España, este compromiso queda recogido en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena, dentro de la línea de actuación "Gestión de Personas", en la que se incluyen objetivos orientados a promover la conciliación de la vida personal y laboral de los trabajadores. Para ello, junto a las que ya quedan recogidas en normas internas, se han desarrollado las siguientes medidas:

- Desarrollo de un programa de retribución flexible.

- Establecimiento de un plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.
- Implantación de las políticas de Teletrabajo y Desconexión Digital.

En Reino Unido, cumplen lo establecido por la Normativa de Trabajo Flexible y la Ley de Derechos Laborales de 1996 a este respecto. Este compromiso se refleja, entre otras, a través de la Política de Trabajo Flexible, y se materializa mediante el establecimiento de medidas como:

- Limitación del cambio de vacaciones, procurando que los empleados disfruten los días asignados de vacaciones durante el periodo correspondiente (incluyen 5 días adicionales a lo requerido por la normativa).
- Licencia por maternidad, paternidad o adopción.
- Licencia parental de emergencia de hasta 5 días, excediendo lo requerido a nivel legal.
- Apoyo por parte de EAP en una amplia variedad de situaciones, incluidas las relativas a la violencia de género.
- Seguro médico privado para toda la familia.
- Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.
- Programa de asistencia disponible para todos los empleados y sus familias: servicio confidencial que incluye asesoramiento personal y asistencia legal si es necesario.

Cabe mencionar las medidas adicionales de apoyo al empleado de las que dispone el Aeropuerto de Londres-Luton:

- Atención médica (BUPA).
- Primeros auxilios de salud mental.
- Grupo de Planificación de la Estrategia de Bienestar, que desarrolla un programa de bienestar basándose en las necesidades/riesgos detectados entre los empleados (a partir de las encuestas, las evaluaciones de riesgo de estrés, los datos de ausencia, las referencias de salud ocupacional y los impactos externos actuales).
- Seminarios web enfocados en salud mental.

Por otro lado, las medidas de conciliación en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil están previstas en el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil. Destacan:

- Flexibilidad en la jornada laboral (para aquellos empleados cuya jornada no sea a turnos).
- Licencia por maternidad.
- Reducción de la jornada laboral para gestantes.
- Beneficios tales como seguro médico y dental, seguro de vida, etc.

¹⁹⁵ Identificación de las fuentes de estrés, a partir de 9 factores psicosociales: tiempo de trabajo, carga de trabajo, autonomía, demandas psicológicas, variedad y contenido del trabajo, participación y supervisión, interés por el trabajador y compensación, desempeño de rol y relaciones y apoyo social.

	 Jornada de trabajo	 Conciliación vida familiar y permisos	 Paternidad y maternidad	 Violencia de género	 Ayudas al empleado
España	<p>Flexibilidad horaria: Horario flexible de entrada y salida. Dos horas de flexibilidad diaria para personas trabajadoras con hijos con discapacidad. Jornada intensiva de verano (3 meses). Posibilidad de cambios de servicio para el personal de jornada a turnos. Política de Teletrabajo que permita a los empleados trabajar a distancia Política de Desconexión Digital que fomenta el respeto al horario laboral de los empleados y a su tiempo de ocio. Jornadas de trabajo definidas y fijadas a corto y largo plazo. Control horario.</p>	<p>Reducción de jornada por cuidado de hijos menores de doce años, y familiares enfermos y/o discapacitados Excedencia por cuidado de hijos o familiares. Permiso retribuido por asuntos particulares (asuntos propios). Días de vacaciones por antigüedad (a partir de los 20 años de servicio, un día adicional por cada 5 años de servicios). Permisos retribuidos los días 24 y 31 de diciembre.</p>	<p>Descanso en los supuestos de parto, adopción o acogimiento. Posibilidad de distribución del periodo de descanso por nacimiento de hijo Permiso retribuido por lactancia mejorado, siendo acumulable su disfrute.</p>	<p>Posibilidad de reducción de jornada con disminución proporcional del salario o de la reordenación del tiempo de trabajo. Suspensión del contrato de trabajo para aquellos supuestos de abandono de puesto de trabajo por parte de la trabajadora como consecuencia de ser víctima de violencia de género.</p>	<p>Retribución flexible (tickets restaurante). Seguro médico. Seguro de vida y accidentes. Reconocimientos médicos. Ayudas económicas para estudios, salud, discapacidad, campamentos, guarderías, anticipos reintegrables. Programa de Atención a la Conciliación de Aena (PAC) Conjunto de servicios de asesoramiento, facilitación y apoyo emocional, que acontecen en la vida de los empleados, ofreciendo una atención y asesoramiento en todos los aspectos derivados en estas situaciones (legal, fiscal, social, administrativa, etc.) Aportaciones al Plan de Pensiones.</p>
Reino Unido	<p>Posibilidad de solicitar trabajo flexible, que puede incluir la posibilidad de teletrabajar desde casa hasta tres días a la semana.</p>	<p>Vacaciones anuales que incluyen 5 días por encima del mínimo establecido por el gobierno.</p>	<p>Licencia pagada por maternidad, paternidad o adopción (4 semanas de permiso con sueldo completo y hasta 28 semanas retribuidas) Licencia parental de emergencia de hasta 5 días más cumplimiento de licencia parental exigida por el gobierno.</p>	<p>En su caso, se trata con la más estricta confidencialidad y adaptándola a cada situación particular. Entre las posibles medidas se contemplan la adaptación del horario, aparcamiento en lugar seguro, etc. El Programa de Asistencia al Empleado también ofrece orientación por parte de asesores formados para cualquier persona en riesgo de sufrir violencia de género.</p>	<p>Los beneficios incluyen seguro médico privado para toda la familia. Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado. Programa de asistencia disponible para todos los empleados y sus familias: servicio confidencial que incluye asesoramiento personal y asistencia legal si es necesario. Servicio de salud ocupacional que incluye fisioterapia y coaching neurolingüístico. Acceso al gimnasio de las instalaciones. Política de menopausia / formación de concienciación.</p>
Brasil	<p>Medidas de conciliación establecidas en el Acuerdo Colectivo. Destacan; Licencia de maternidad, licencia de paternidad, permiso para acompañar a los hijos, etc..</p>				

Principales datos 2023¹⁹⁶

La tasa de regreso al trabajo de empleados que se acogieron al permiso parental ascendió en 2023 al 97,6 % (79,7% en 2022).

Permiso parental (GRI 401-3)

	2022							2023						
	España		Reino Unido		Brasil		Total	España		Reino Unido		Brasil		Total
	M	F	M	F	M	F		M	F	M	F			
Empleados que se han acogido a permisos de paternidad/maternidad o adopción/acogida	136	41	11	10	6	3	207	133	30	18	11	11	2	205
Maternidad	0	41	0	10	0	3	54	0	30	0	11	0	2	43
Paternidad	136	0	11	0	6	0	153	133	0	18	0	11	0	162
Adopción/acogimiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Descanso paterno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nº de empleados que han regresado al trabajo después de terminar el permiso paterno/materno o adopción/acogida	117	28	11	1	6	2	165	124	36	18	10	10	2	200
Maternidad	0	28	0	1	0	2	31	0	36	0	10	0	2	48
Paternidad	117	0	11	0	6	0	134	124	0	18	0	10	0	152
Adopción/acogimiento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Descanso Paterno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

¹⁹⁶ De acuerdo con la legislación vigente y con la normativa interna que resulta de aplicación, todos los trabajadores de Aena tienen derecho a licencia por paternidad/maternidad.

Número de empleados que han regresado al trabajo después de terminar el permiso parental y siguen siendo empleados 12 meses después (2023) ^(A)

	España		Reino Unido		Brasil		Total
	M	F	M	F	M	F	
Maternidad	0	39	0	1	0	0	40
Paternidad	133	0	11	0	6	0	150
Adopción/ acogimiento	0	1	0	0	0	0	1
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	0
Total	133	40	11	1	6	0	191

(A) En España a 31/12/2023, se contabilizan cuatro empleados en situación de Excedencia voluntaria por cuidado de hijos, uno disfrutando de otro permiso parental y dos en situación de inactividad (estos últimos poseen contrato laboral en España, bajo la modalidad indefinida a tiempo completo fijo-discontinuo).

Número de empleados que han regresado al trabajo después de terminar el permiso parental y siguen siendo empleados 12 meses después (2022) ^(A)

	España		Reino Unido		Brasil		Total
	M	F	M	F	M	F	
Maternidad	0	21	0	21	0	4	46
Paternidad	110	0	13	0	8	0	131
Adopción/ acogimiento	0	1	0	0	0	0	1
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	0
Total	110	22	13	21	8	4	178

(A) En España, a 31/12/22, se contabilizan tres empleados en situaciones de Excedencia.

Tasa de regreso al trabajo 2023

	Nº empleados regresaron al trabajo			Nº empleados deben regresar al trabajo			Tasa de regreso al trabajo ^(A)		
	M	F	Total	M	F	Total	M	F	Total
Maternidad	0	23	23	0	43	43	-	53,5 %	53,5 %
Paternidad	137	0	137	164	0	164	83,5 %	-	83,5 %
Adopción/acogimiento	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Total	137	23	160	164	43	207	83,5 %	53,5 %	77,3 %

(A) Tasa de regreso al trabajo: (Cifra total de empleados que regresaron al trabajo después del permiso parental/ Cifra total de empleados que deben regresar al trabajo después del permiso parental)x100.

Tasa de regreso al trabajo 2022

	Nº empleados regresaron al trabajo			Nº empleados deben regresar al trabajo			Tasa de regreso al trabajo ^(A)		
	M	F	Total	M	F	Total	M	F	Total
Maternidad	0	23	23	0	43	43	-	53,5 %	53,5 %
Paternidad	137	0	137	162	0	162	84,6 %	-	84,6 %
Adopción/acogimiento	0	0	0	0	0	0	-	-	0%
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	-	-	0%
Total	137	23	160	162	43	205	84,6 %	53,5 %	78,0 %

(A) Tasa de regreso al trabajo: (Cifra total de empleados que regresaron al trabajo después del permiso parental/ Cifra total de empleados que deben regresar al trabajo después del permiso parental)x100.

5.5.3. Compromiso con las empresas (externas/ concurrentes)

(GRI 403-7)

Siendo una entidad sujeta al derecho público, en España, Aena se compromete a establecer requisitos y mecanismos de coordinación en materia de Prevención de Riesgos Laborales entre Aena y todas las empresas que desarrollan actividades en las instalaciones gestionadas por la Compañía, como se establece en el Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales.

De esta forma, a través del Procedimiento CAE se establecen los requisitos y mecanismos de coordinación en materia de Prevención de Riesgos Laborales entre Aena y todas aquellas empresas que desarrollan algún tipo de actividad en las instalaciones de la Compañía. Este procedimiento tiene como objetivo mejorar las actuaciones en este ámbito y asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas para el intercambio de información sobre los riesgos a terceros generados la actividad de empresas concurrentes. Ello se refleja en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo.

En base a este procedimiento, Aena se compromete a:

- Vigilar el cumplimiento de la normativa en materia de prevención de riesgos laborales por parte de los terceros, así como garantizar la presencia de recursos preventivos en cada centro de trabajo.
- Exigir que se lleve a cabo la evaluación de riesgos correspondientes y la planificación de la actividad preventiva, así como el cumplimiento de las obligaciones de los terceros en materia de información y formación.
- Comprobar que las empresas contratistas y sus subcontratistas han establecido medios necesarios de coordinación.

De este modo, Aena dispone de un sistema de Coordinación de Actividades Empresariales (CAE) con terceros¹⁹⁷ con funcionamiento en todos los centros de trabajo. A través de este sistema, se comunican los riesgos de las empresas que realizan sus actividades en las instalaciones (empresas externas/concurrentes), fomentando la coordinación entre todas ellas.

Concretamente, las empresas que realizan sus trabajos en los centros de Aena tienen el deber de rellenar y/o actualizar declaraciones de riesgos propios y riesgos a terceros,¹⁹⁸ para posteriormente transmitirlos tanto a sus personas trabajadoras como a Aena, por medio de reuniones periódicas. Dicha información se reporta en un mapa de riesgos que se facilita a las empresas junto con el manual correspondiente y el enlace a la web de Coordinación de Actividades Empresariales (CAE) de Aena.

A lo largo de 2023, se ha continuado mejorando la web con el objetivo de simplificar al máximo el proceso de coordinación de las empresas externas. Se destaca especialmente la incorporación del registro de accidentes que involucren a trabajadores de todas las empresas externas que hayan ocurrido en las instalaciones de Aena. Este avance implica una mayor capacidad para diseñar y mantener espacios donde la seguridad de todos los que acceden a las instalaciones sea prioritaria.

Destaca que los contratos con proveedores externos incluyen cláusulas detalladas que especifican las líneas de actuación en materia de seguridad y salud. En consecuencia, la coordinación de actividades empresariales se erige como el mecanismo integral para promover el cuidado de la salud de todos los empleados y empleadas, teniendo en cuenta el considerable número de personas que participan en las operaciones de la Compañía.

Es prioridad para Aena proteger la salud y seguridad de sus personas trabajadoras, proveedores, personal externo y pasajeros.

Adicionalmente, se han continuado llevando a cabo reuniones periódicas con las empresas concurrentes, adaptadas a la naturaleza de sus actividades o las áreas en las que operan. En el marco de la gestión de proveedores externos, los contratos incluyen cláusulas detalladas que especifican las líneas de actuación en materia de seguridad y salud.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton realiza evaluaciones previas a la contratación de proveedores, solicitando, evaluando y calificando la información relacionada con salud y seguridad. Una vez formalizado el contrato, los proveedores se adhieren a la política de seguridad y salud del aeropuerto.

Previo a la autorización e inicio de los trabajos, se proceda a la comprobación de toda la información sobre salud y seguridad, y se desarrollan evaluaciones de riesgos/sistemas de trabajo seguros, así como actuaciones de formación. De forma periódica, se convocan reuniones con los terceros para garantizar una colaboración y comunicación abierta, especialmente en caso de evaluaciones de riesgos y las oportunidades. Formalmente se transmiten avisos relacionados con la gestión aeroportuaria, incluidos los relacionados con la salud y la seguridad.

¹⁹⁷ La relación entre Aena y las empresas externas puede ser fruto de una vinculación directa, derivada una relación contractual entre las partes (contratos de trabajos, arrendamiento, cesión de instalaciones, etc.) o de una vinculación indirecta (cuando la empresa externa desarrolle su actividad empresarial en su totalidad o en parte de ella en las instalaciones de Aena).

¹⁹⁸ Puede consultarse el enlace a la web de Coordinación de Actividades Empresariales con terceros – Prevención de riesgos laborales. Ver capítulo “Enlaces de interés.”



En Brasil, los proveedores de servicios se someten a una evaluación inicial para comprobar el cumplimiento de la legislación brasileña en materia de salud y seguridad. También incluyen procedimientos de salud y seguridad de terceros que describen las acciones del contratista para prevenir o reducir riesgos en el entorno de trabajo, establecer canales de notificación de incidentes y facilitar acciones de mitigación. Además, todos los accidentes de terceros en el lugar de trabajo deben informarse e investigarse adecuadamente.¹⁹⁹

Finalmente, los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil recomiendan medidas de salud y seguridad para algunas actividades realizadas por los socios comerciales, como por ejemplo, ante actividades de construcción o considerados de alto riesgo, las cuales están incluidas en el Procedimiento de Seguridad y Salud de Terceros.

¹⁹⁹ En cuanto a los procedimientos de gestión de contratados que evidencia el compromiso de la dirección con la protección de la salud y seguridad de los empleados Procedimiento de Movilización ANB _rev 0_ docxPP-SGI-1274C-001_27.10.2022

6- Servicios seguros y de calidad → (GRI 2-22; 3-3)



Compromiso con los ODS



Seguridad Operacional

Programas y sistemas de gestión certificados y aprobados al más alto nivel de la Compañía.

Objetivos específicos.

Revisiones y auditorías periódicas, internas y externas.

Planes de emergencias.

Comunicación y formación.

Acciones correctivas.

Compromiso con la seguridad operacional extensible a terceros.

Desarrollo de un interfaz de Sistema Automático de Control de Tráfico Aéreo (SACTA) con cualquier sistema visual de Torre Remota / Torre Digital para funcionalidades básicas, en coordinación con ENAIRE.

70 supervisiones internas (+90 en el 2022)

30 de auditorías externas de seguridad operacional (30 en el 2022)

7.750 empleados formados en seguridad operacional en (+8500 en el 2022)

Ciberseguridad o seguridad de la información

Sistema de Gestión de Seguridad de la Información certificado según la norma ISO 27001:2013.

Plan Estratégico de Seguridad de la Información 2022-2026, revisado por el Consejo de Administración y la alta dirección.

Formación y actuaciones de sensibilización.

Procedimiento para incidencia.

Planes de contingencia y procedimientos de respuesta a incidentes.

0 Violaciones de la seguridad de la información u otros incidentes de ciberseguridad (0 en el 2022)

Seguridad Sanitaria

ACI reconoce con el premio "Aeropuerto más limpio de Europa" a dos aeropuertos de Aena:

- Aeropuerto Internacional Región de Murcia
- Aeropuerto de Pamplona

Gestión excelente

Plan Estratégico 2022-2026

Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario

Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025.

Plan de Calidad de Servicios (PQS).

Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA) de Aena Brasil.

Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI) de Aena.

Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena, implantado y certificado en España conforme a las normas ISO 9001 e ISO 14001

Seguridad aeroportuaria

Centrada en:

- Comunicación y colaboración entre todos los organismos y grupos implicados.
- Vigilancia de las zonas vulnerables del aeropuerto.
- Control del movimiento de personas y vehículos en los accesos a las zonas restringidas de seguridad.
- Inspección de personas y bienes.
- Elaboración y actualización de las medidas del Programa.

3.428 empleados formados en materia de seguridad aeroportuaria (3.929 en el 2022)

Introducción

Uno de los tres pilares del Grupo Aena es mantener la posición de liderazgo en eficiencia operativa, garantizando al mismo tiempo los niveles exigidos de seguridad y calidad

En un año donde se ha registrado un récord histórico de pasajeros, el Grupo Aena mantiene como prioridad su compromiso con la seguridad, en todas sus vertientes, y la calidad de sus servicios en todos sus aeropuertos, incluyendo los aeropuertos de la nueva filial en Brasil BOAB que, través de su filial Aena Desarrollo Internacional, se han ido incorporado a la red en 2023.

Aena está enfocada en la prevención de eventualidades y contingencias que afecten al desarrollo de sus actividades, tratando de paliar los posibles riesgos existentes, evaluando continuamente sus procesos en materia de seguridad y riesgos, adaptándolos y dotando de los recursos humanos, mecanismos y materiales necesarios, para hacer frente a los retos a los que está sometida la actividad aeroportuaria.

Garantía de Salud y Seguridad en Aena (GRI 3-3)^(A)



Seguridad aeroportuaria

Frente a actos ilícitos, es “la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita”.



Seguridad operacional

Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.



Seguridad sanitaria

Se pone el foco en las lecciones aprendidas y en la aplicación de medidas sanitarias que garanticen la salud y seguridad de los usuarios en todo momento.



Ciberseguridad o seguridad de la información

Medidas de seguridad para prevenir y detectar el uso no autorizado de los sistemas informáticos.

^(A) Aplicable a todos los servicios ofrecidos en los aeropuertos del Grupo Aena.

6.1. Seguridad Operacional

(GRI 3-3)

6.1.1. Marco de gestión

(GRI 2-23)

El Grupo Aena prioriza la seguridad operacional en sus instalaciones, poniendo el foco en la prevención, y con el compromiso de cumplir con todos los requisitos legales y normativas aplicables en la materia²⁰⁰. Para ello tiene en cuenta las mejores prácticas del sector, y aporta los recursos necesarios para situar la seguridad operacional, incluidas las situaciones de crisis, como una de las principales responsabilidades de todos los miembros, a todos los niveles, de la organización y de todo el personal de la comunidad aeroportuaria.

Aena está comprometida en garantizar los niveles más altos de seguridad operacional necesaria para reducir los riesgos a un nivel deficiente y razonablemente alcanzable²⁰¹.

La gestión de la seguridad es una actividad formal, explícita y sistemática de carácter preventivo, donde la gestión de las crisis se orienta en el marco de una cultura justa, buscando siempre identificar deficiencias sistemáticas.

Política de Seguridad Operacional

Aprobada por el Director de Operaciones y Red de Aeropuertos y el Vicepresidente Ejecutivo firma su conformidad con la misma



Aborda la seguridad operacional en las instalaciones aeroportuarias, adoptando una actitud preventiva, con el compromiso de cumplir los requisitos legales y normas aplicables en la materia, teniendo en cuenta las buenas prácticas, proveer los recursos necesarios y hacer que la seguridad operacional, incluyendo las situaciones de crisis, sea una de las principales responsabilidades de todos los directivos y del personal del aeropuerto en general.



Aplicación de la cultura justa como herramienta para mejorar las notificaciones de seguridad e incidir en la mejora de la actuación del sistema frente a la búsqueda de responsabilidades individuales, excepto en casos de dolo o negligencia grave

Ha dado lugar a la implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO), para asegurar que se alcanzan y mantienen los niveles de seguridad operacional adecuados, adaptado a cada aeropuerto de la red. Se trata de un enfoque sistemático que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos para:

²⁰⁰ La Seguridad Operacional es una prioridad en los aeropuertos de todo el mundo. Existe regulación nacional e internacional en la materia, así como directrices sectoriales:

- OACI: en el Anexo 14 – Volumen I “Diseño y operaciones de aeródromos”, en el Doc. 9774 “Manual de certificación de aeródromos” y en el Doc. 9859 “Manual de gestión de la Seguridad Operacional” fija el requisito de que los aeropuertos establezcan un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional que garantice que las operaciones se realizan de forma controlada y que existen procedimientos de mejora continua de los niveles de seguridad.
- AESA: responsable de elaborar la reglamentación en Seguridad Operacional en lo relativo a los requisitos que deben cumplir los SGSO de los aeropuertos españoles, y los procedimientos propios de mejora continua.
- El Reglamento UE Nº 139/2014 (de aplicación a los aeropuertos de Aena en España y Reino Unido) por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) Nº 1139/2018 del Parlamento Europeo y el Consejo, establece en su parte ADR.OR.D.005 la necesidad de que se incluya, como parte del sistema de gestión, una descripción de los principios generales y la filosofía del operador en materia de seguridad operacional, la Política de Seguridad, que deberá estar firmada por el gestor.
- En Brasil, los requisitos del Anexo 19 de la OACI están presentes en el Reglamento determinado por ANAC (RBAC 139, 153 y 154).

²⁰¹ Todos los aeropuertos del Grupo Aena en España, Reino Unido y Brasil disponen de una política de seguridad operacional y los correspondientes Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO), procedimientos, programas, etc, adaptados a sus casuísticas. En cada país son los órganos de gobierno los responsables de garantizar el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad operacional.



Identificar de forma proactiva los puntos débiles de la Compañía, clasificando su nivel de riesgo y tomando medidas para reducirlo: identificación de peligros, análisis de riesgos y mitigación de los mismos. Asimismo, identifica oportunidades de mejora.



Analizar y vigilar la operación del aeropuerto de forma global.



Disponer de indicadores que permiten realizar el seguimiento de las condiciones de seguridad de la actividad aeroportuaria para anticipar los posibles problemas y sus soluciones.



Analizar los accidentes e incidentes para definir medidas que minimicen sus consecuencias y evitar su repetición.



Crear y promocionar una cultura de seguridad mediante la difusión de sus resultados y conclusiones (mecanismos para compartir y difundir información entre los distintos centros y los agentes implicados).



Mejorar la seguridad global del aeropuerto a través de un programa de seguridad operacional con definición de objetivos

El Manual del SGSO es el documento en el que se desarrollan los principios de la Política de Seguridad Operacional de Aena para cada aeropuerto. En este documento se describen todos los procesos que forman parte de la gestión de Seguridad Operacional en el aeropuerto, desde el proceso de gestión de riesgos hasta el control de toda la documentación generada, los Planes de Emergencia del Aeropuerto, así como el perfil y las responsabilidades del responsable del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (RSGSO).

Programa de Seguridad Operacional

Recoge los objetivos fijados anualmente para alcanzar el principio de mejora continua en cada aeropuerto en materia de seguridad operacional. Todos los aeropuertos de Aena en España, **Reino Unido** y **Brasil** disponen de un Programa de Seguridad Operacional.



Medible por medio de indicadores e índices, adaptados a cada aeropuerto, que son reevaluados y examinados periódicamente.

Describe las actuaciones, recursos y plazos necesarios para lograr los objetivos para la mejora continua de la seguridad operacional y la correcta implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.



Estos indicadores están relacionados con la meteorología, el mantenimiento, el medio ambiente, los vehículos/ conductores o las incidencias, entre otros

6.1.2. Objetivos en materia de Seguridad Operacional

Para cada uno de sus aeropuertos, el Grupo Aena establece objetivos de seguridad operacional que garantizan y reflejan el compromiso para alcanzar, mantener y promocionar la seguridad operacional. Además, incorpora posibles actualizaciones basadas en la experiencia de la organización, lecciones aprendidas y un análisis exhaustivo para confirmar su nivel de eficacia.

En Aena, algunos de los principales objetivos son la modificación y adaptación de infraestructuras, el establecimiento de procedimientos de identificación de riesgos más eficaces, la mejora de la cultura de seguridad operacional mediante el fomento de las notificaciones y la aplicación de principios de cultura justa. La unidad independiente Compliance Monitoring se encarga de monitorear los procesos de cumplimiento de la gestión de seguridad operacional a nivel transversal.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton determina objetivos para prevenir cualquier incidente o accidente, prestando especial atención a la formación, la puesta en valor de lecciones aprendidas, la organización de reuniones y workshops, o el refuerzo del programa de visitas para empleados. Para su medición y seguimiento, los objetivos son establecidos a nivel interno.

En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena tienen como principal objetivo implementar todas aquellas medidas necesarias para perfeccionar y mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, incluyendo las acciones resultantes de la identificación de los peligros y la gestión de riesgos. Además, se refuerza la coordinación entre las diferentes actividades, así como las actuaciones de formación y fomento de una cultura de seguridad operacional.

La Compañía busca mejorar continuamente sus operaciones y garantizar un nivel de seguridad operacional excelente.

6.1.3. Principales actuaciones enfocadas a la mejora de la seguridad operacional en 2023

En el ejercicio 2023, se ha continuado desarrollando el procedimiento para notificar el estado y las condiciones en las que se encuentran las pistas, con el fin de detectar el estado del pavimento en caso de condiciones meteorológicas adversas, en los aeropuertos en España, Reino Unido y Brasil.

Además, en 2023:

- En España, se ha creado una Unidad Central de Gestión de Cambios destinada a dar apoyo y unificar criterios para mantener los más altos niveles de seguridad operacional durante los procesos y puesta en servicio de cambios del entorno aeroportuario (obras, procedimientos, equipamiento, organización).
- En Reino Unido, se ha tratado de fortalecer la colaboración, y con ello el desempeño de terceros, especialmente los proveedores de servicios de asistencia en tierra.
- En Brasil, se ha implementado el Proyecto de Monitoreo de Indicadores a través del cual se realiza un seguimiento de los indicadores de desempeño en seguridad operacional de todos los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil y, en caso de existir desviaciones, se toman acciones inmediatas para reducir posibles incidentes. Además, se han desarrollado inspecciones periódicas en las infraestructuras aeroportuarias, relacionadas con infraestructura o procedimientos operativos, buscando identificar no conformidades en su mantenimiento.

6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de seguridad operacional

(GRI 3-3; 416-1)

Aena dispone de distintos mecanismos de control para establecer un proceso de mejora continua, que a su vez sirven como herramientas de evaluación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.

Supervisiones internas

Con el fin de verificar el cumplimiento normativo y la implantación, idoneidad y eficacia adecuada de los sistemas de seguridad operacional, así como evitar la detección de posibles no conformidades en supervisiones externas; se llevan a cabo supervisiones internas en todos los aeropuertos de la red del Grupo Aena, incluidas, en España, las plataformas de Bases Aéreas abiertas al Tráfico Civil.

Además, en 2023:

- En Reino Unido, se lleva a cabo un programa de monitoreo de cumplimiento, implementado para auditar los procedimientos internos y tareas realizadas por el departamento de operaciones del Aeropuerto de Londres-Luton.
- En Brasil, se realizan auditorías internas para verificar el cumplimiento de los requisitos normativos midiendo la eficacia en la aplicación de los procedimientos de los Manuales de Operaciones.

Auditoría externas

- En España, las auditorías externas las realiza la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) para verificar la correcta implementación del SGSO de cada aeropuerto. En general, los aeropuertos de la red reciben una media de 25 visitas al año. Estas auditorías efectuadas por la autoridad aeronáutica española abarcan periódicamente todos y cada uno de los requisitos de seguridad operacional derivados de la normativa española y europea.
- En Reino Unido, la Autoridad de Aviación Civil (CAA) (CAA) y la *British Aviation Institution* (BSI) son las autoridades encargadas de realizar estas auditorías.
- En Brasil, las auditorías externas son realizadas por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) y tienen un alcance similar al aplicado en las auditorías internas.

Simulacros

- En España, en cumplimiento de la Normativa OACI y la normativa nacional asociada, los aeropuertos y helipuertos de la red de Aena realizan simulacros generales aeronáuticos, con periodicidad inferior a dos años. Estos simulacros tienen la finalidad de conseguir:
 - Una correcta coordinación entre las organizaciones y dependencias implicadas en la respuesta a emergencias en las que puedan estar involucradas aeronaves.
 - La actuación de los medios materiales y humanos pertenecientes a dichas organizaciones.
 - La mejora de los procedimientos de emergencia de los aeropuertos y otras organizaciones involucradas.
 - La formación del personal que tendría que intervenir en caso de producirse una emergencia real.
- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, la respuesta a emergencias se prueba de forma modular, con un programa de 10 módulos que se completa durante un período de cuatro años. En 2023, los simulacros que se han llevado a cabo han cubierto la evacuación y la atención de pasajeros. En estos simulacros han participado varios departamentos del aeropuerto y agentes externos (agentes de seguridad, aerolíneas, etc).

- En Brasil, las emergencias se abordan en el Sistema de Respuesta a Emergencias Aeroportuarias, que refleja el liderazgo y compromiso de la Alta Dirección de las filiales de Aena en Brasil con el establecimiento de procesos y procedimientos ante emergencias aeroportuarias, así como en la asignación de los recursos necesarios para la implementación y mantenimiento del sistema, asegurando el cumplimiento de los requisitos aplicables y la mejora continua de los procesos desarrollados. En 2023, se ha realizado un simulacro de retiro de una aeronave inoperativa de la pista de aterrizaje y despegue.

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Supervisiones internas (nº)	66	36	6	108	49	41	2	92	55	11	4	70
Auditorías externas (nº)	29	7	12	48	28	1	2	31	25	1	4	30
Simulacros (nº)	28	-	0	28	20	3	25	48	29	1	17	47



Seguridad Operacional

En Aena, aeropuertos de acuerdo con:

- **Reglamento UE nº 139/2014: 83%.**
- **Real Decreto 862/2009: 17%^(A)**

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también se certifica de acuerdo al **Reglamento UE nº 139/2014** y en Brasil de acuerdo al **RBAC 139** de ANAC.

Además del estricto cumplimiento normativo, se promueven distintas iniciativas de mejora continua y la universalización de la cultura de seguridad operacional como:

- La metodología de Detección Proactiva de Riesgos.
- El establecimiento de criterios acordados con la autoridad aeronáutica en aquellos aspectos en que la norma no está lo suficientemente definida.
- La incorporación de nuevas tecnologías.

^(A) Las bases aéreas abiertas al tráfico civil y el aeropuerto conjunto de Zaragoza no están certificados o verificados, ya que no les aplica el requisito.

6.1.5. Otros mecanismos para mantener niveles excelentes de Seguridad Operacional

(GRI 2-25)

Plan de Emergencia

En todos los aeropuertos y helipuertos del Grupo Aena²⁰², se dispone de un plan de emergencia (autoprotección)²⁰³ que permite reaccionar tanto a emergencias que estén relacionadas a la operación de aeronaves, como a aquellas que se produzcan en los edificios e instalaciones de los aeropuertos.

El director del plan es el responsable de estos planes, los cuales establecen los equipos de emergencia designados en cada aeropuerto, así como su coordinación con los equipos de los planes de Protección Civil de ámbito superior (local/autonómico), externos al aeropuerto en los que se integra el plan del aeropuerto²⁰⁴.

El Plan de Emergencia de los aeropuertos da respuesta a todos los tipos de emergencias, incluidas aquellas relacionadas con los fenómenos meteorológicos.

Estos planes incluyen situaciones que pueden conducir a emergencias y las dependencias críticas con una perspectiva de continuidad del servicio, así como procedimientos de coordinación de actividades para asegurar una respuesta efectiva. De esta forma se evalúan los riesgos potenciales (peligros naturales, tecnológicos o provocados por el hombre, etc.) a los que se asocian una serie de medidas mitigadoras.

En estos planes se reflejan los mecanismos que alertan a los equipos de emergencia y los medios de información a pasajeros u otros usuarios de los aeropuertos. Cuando se activa un Plan de Emergencia, los usuarios que forman parte de los equipos de emergencia son alertados durante la propia activación del plan. El resto de usuarios son informados mediante diferentes procedimientos, en función de que se trate de un caso de emergencias en edificio o aeronáutica.

Estos planes son documentos vivos, en continua revisión. En los aeropuertos de la red de Aena, por ejemplo, se implementan planes de acciones correctivas basados en el análisis de simulacros de emergencia, situaciones reales, a parte de los resultados de auditorías internas y externas. Con carácter general, cada vez que se actualizan se envían a todas las organizaciones internas y externas que participan o se ven impactadas por el Plan, con excepción de los casos en los que contienen información sobre procedimientos de seguridad, en cuyo caso se envían a un formato restringido.

Los aeropuertos tienen una cultura de seguridad operacional que incluye respuesta a emergencias.

Los aeropuertos elaboran anualmente un cronograma y calendario de simulacros de acuerdo con la normativa vigente con el objetivo de mejorar el nivel de seguridad. Esto permite que todas las partes involucradas practiquen periódicamente elementos relacionados con el Plan de Emergencia.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, todas las partes interesadas, servicios de emergencia, aerolíneas, autoridades locales, gobiernos y expertos profesionales, colaboran en la elaboración de los procedimientos que contienen todas las instrucciones en caso de emergencia o accidente aéreo.

El documento se actualiza, al menos, anualmente. Además, se revisa después de cada simulacro o activación del Plan de Emergencia y contiene un sistema iterativo de informes que recogen las novedades y crean acciones para mejorar el sistema.

Todos los incidentes de seguridad y activaciones del plan son registrados por el personal del aeropuerto revisados de forma conjunta por los equipos involucrados. Los resultados de los incidentes se introducen en el SGSO y/o en el programa de Gestión de Riesgos.

²⁰² Los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil disponen del Sistema de Respuesta a Emergencias Aeroportuarias (SREA), actualizado y estructurado de acuerdo con la normativa que le resulta de aplicación. En ellos se incluye el mecanismo y sistema de alerta y comunicación con usuarios. En este sentido, los aeropuertos disponen, por ejemplo, de teléfonos de emergencia para garantizar la inmediata comunicación de posibles incidentes a los agentes, como son el servicio de bomberos o el centro de control de operaciones, entre otros.

²⁰³ El Plan de Emergencia (autoprotección) ha sido actualizado y estructurado de acuerdo con la normativa sectorial europea (Reglamento 139/2014), con el RD 862/2009 -en el caso de los aeropuertos de la red española verificados-, las instrucciones técnicas de AESA, las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la normativa de Protección Civil Nacional. En Reino Unido se dispone de las "Órdenes de emergencia" (Emergency Orders) que definen los tipos de emergencia, procedimientos generales, actuaciones por área, etc. Este documento está disponible para todos los stakeholders a través de la plataforma de comunicación específica.

²⁰⁴ La necesidad de planificar la respuesta ante emergencias deriva tanto de los requerimientos establecidos a nivel sectorial (certificación/verificación de aeropuerto) como de los derivados de la normativa de Protección Civil (Norma Básica de Autoprotección). Teniendo esto en cuenta, Aena dispone de una instrucción operativa que fija los criterios mínimos que deben cumplir los aeropuertos en relación con los planes de emergencia.

Los aeropuertos de Aena en Brasil disponen del Plan de Emergencia de Aeródromo (PLEM), como parte del Sistema de Respuesta a Emergencias Aeroportuarias (SREA)²⁰⁵, actualizado y estructurado de acuerdo con la normativa que le resulta de aplicación y en los que se incluye el mecanismo y sistema de alerta y comunicación con usuarios. En este sentido, los aeropuertos disponen, por ejemplo, de teléfonos de emergencia para garantizar la inmediata comunicación de posibles incidentes al servicio de bomberos o al centro de control de operaciones, entre otros.

En Brasil se dispone, asimismo, de otros procedimientos que se revisan en caso de ejercicio de simulacro o activación del Sistema de Respuesta a Emergencias, un cambio significativo en las características operacionales del aeródromo o ante enfermedad transmisible a nivel regional, nacional y /o internacional.

En caso de accidente nuclear o emergencia radiológica grave, en cualquier lugar del Territorio Nacional, se dispone de equipos especializados (Control Radiológico y Descontaminación), que deben ser activados por la Segundo Comando Aéreo (II COMAR), aunque aún no ha sido necesario solicitar su apoyo hasta la fecha.

Investigación, tratamiento de accidentes e incidentes, y acciones correctivas

La red de aeropuertos de Aena cuenta con un proceso de investigación y notificación para aquellas incidencias que se produzcan en el lado aire del aeropuerto o que afecten a la seguridad operacional. Este proceso facilita el establecimiento de medidas preventivas que tengan en cuenta los errores previos y lecciones aprendidas.

En el caso de cualquier incidente o accidente los datos relativos a cada suceso deberán comunicarse a la unidad de control habilitada a tal efecto.

En este sentido, Aena cuenta con un Centro de Gestión de Red 24H de incidencias operativas (CGRH24) que realiza un seguimiento continuo del estado operativo de toda la red de aeropuertos en coordinación con SYSRED (ENAIRES) y de las incidencias que afectan a las operaciones de vuelo, además de realizar los informes de seguimiento correspondientes.

Los aeropuertos siguen un modelo de mejores prácticas para reportar e investigar accidentes, con el objetivo de aprender de los errores y establecer nuevas oportunidades de aprendizaje.

Cada aeropuerto identifica los posibles peligros que pueden condicionar la seguridad operacional, analiza los potenciales riesgos e implementa las correspondientes medidas de mitigación, en función de sus características específicas.

Se implementa un sistema que permite recibir, documentar y dar respuesta a comunicaciones, consultas y quejas en la materia tanto de origen interno como externo, y disponer un canal de comunicación interna específico. Asimismo, las lecciones aprendidas se comparten en Aena a través de jornadas de Seguridad Operacional, Boletines de Seguridad Operacional y la creación o mejora de procedimientos particulares si es necesario.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, todas las incidencias se registran a través de la plataforma Opscom del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, según el Manual de Aeródromo, donde:

- Semanalmente:
 - Se revisan los datos y se identifican las 5 o 6 principales temas de interés desde el punto de vista de la seguridad y se priorizan a través de acciones, compromisos y otros medios que ayuden a promocionar la seguridad.
 - Se elabora y publica un informe para todos los usuarios del lado aire.
- Diariamente:
 - Se revisan los incidentes/ accidentes, se llevan a cabo investigaciones y se aplican medidas mitigadoras.

Además, el Aeropuerto de Londres-Luton ha avanzado en aspectos clave de la seguridad operacional, como:

- La introducción del aprendizaje compartido entre equipos de trabajo.
- La creación de alianzas entre responsables de distintas unidades.
- La continuación del programa de retención de capacidades del personal en excedencia o permisos.

²⁰⁵ Se consideran emergencias con materiales peligrosos en la zona del aeropuerto los accidentes que se produzcan con los siguientes tipos de materiales o sus similares:

- los combustibles, los lubricantes y los productos inflamables, corrosivos, tóxicos o venenosos, que puedan afectar al la salud y la seguridad de las personas o causar daños a la propiedad en general;
- armas, municiones, productos de guerra en general; y
- productos radiactivos, corrosivos, tóxicos, bacteriológicos y otros similares.

En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena investigan los incidentes y accidentes relacionados con la seguridad operacional con el fin de corregirlos y prevenirlos en el futuro. El proceso de investigación de estos eventos y los responsables de la misma se describen en el Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO) de cada aeropuerto.

Indicadores de incidentes aeroportuarios totales segregado por país y año

	España	Reino Unido	Brasil
2021	718	96	16
2022	1.426	148	6
2023	1.726	153	ND

*Se consideran Runway incursions y excursions

Indicadores de accidentes de equipo (ACI TIPO D) segregado por país y año

	España	Reino Unido	Brasil
2021	372	26	14
2022	756	52	12
2023	966	60	23

Indicadores de incidentes en movimiento (ACI TIPO B) segregado por país y año

	España	Reino Unido	Brasil
2021	134	0	4
2022	261	0	0
2023	339	0	3

²⁰⁶ El SGSO prevé el control, supervisión y dirección del trabajo de aquellos servicios de su área de actividad que estén desarrollados por terceros en el área de movimiento del aeropuerto y otras zonas que puedan afectar a la operatividad del mismo. Además, realiza y analiza las supervisiones a los proveedores externos y comunica las irregularidades al RSGSO del aeropuerto.

Garantizar la seguridad operacional de terceros

El Grupo Aena dispone de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional que establece procedimientos de coordinación y supervisión de terceros, e incorpora requisitos en los contratos y acuerdos que se establecen. El SGSO es el marco de referencia para garantizar la seguridad operacional de terceros que desempeñan su actividad en las instalaciones aeroportuarias²⁰⁶. Este sistema establece, entre otros:

- Mecanismos de comunicación entre la Compañía y los terceros para tratar cualquier aspecto relacionado con la seguridad operacional.
- Mecanismos para catalogar a los terceros en función de su impacto potencial en la seguridad operacional y los riesgos inducidos.
- Mecanismos de control y supervisión del cumplimiento de los distintos requisitos y aspectos relacionados con la seguridad operacional, que además vienen detallados en los pliegos y contratos con terceros a través de cláusulas específicas.
- Participación de los proveedores en las sesiones de expertos de identificación de riesgos y cambios que afecten a su actividad.

Entre dichos requisitos, se incluye:

- Disponer y designar a un responsable de Seguridad Operacional.
- Garantizar el conocimiento y la aplicación de la normativa en la materia a través de la preceptiva formación de los trabajadores y proporcionar al aeropuerto la información necesaria sobre su actividad.
- Mantener una colaboración continuada con el Director del expediente, así como la comunicación de accidentes/ incidentes.

Aena dispone de una Normativa de Seguridad en Plataforma, instrucciones operativas y procedimientos concretos que recogen los mecanismos de seguridad a aplicar por todos los agentes participantes en la operación. Todos los trabajadores con acceso al lado aire tiene que superar una formación y examen previo exigido por la autoridad aeronáutica.

A través de los contratos con terceros se articulan los requerimientos contenidos en los procedimientos del SGSO sobre control y seguridad de terceros, las comunicaciones de seguridad operacional y se regula qué tipo de información se debe intercambiar y cómo se transmite entre sus interlocutores.

Además, estos contratos con terceros exigen el establecimiento de indicadores de seguridad operacional, incluyendo aquellos objetivos relativos al control de la seguridad operacional de terceros en el SGSO. En la documentación preceptiva a entregar (Planes de vigilancia, supervisiones, registros, etc.) las empresas deben proponer y evidenciar el control de los objetivos de seguridad operacional comprometidos para cada período, tanto aquellos exigidos por Aena como otros que puedan haber propuesto como iniciativa propia de mejora.

Por otro lado, se dispone de un procedimiento de formación del personal en materia de Seguridad Operacional, que asegura que los trabajadores del aeropuerto dispongan de la formación adecuada para realizar las tareas y funciones encomendadas. Estos procedimientos identifican las necesidades de formación por categoría, ocupación y exigencias asociadas al puesto (contenido, duración, etc.), proponiendo diferentes itinerarios formativos. Los contratos y acuerdos con terceros recogen los requisitos necesarios que los terceros deben cumplir en materia de formación y competencias, siempre de acuerdo a su actividad.

En Brasil, los requisitos en materia de seguridad operacional aplican a todos los proveedores de servicios y actividades en el lado aire de los aeropuertos de las filiales de Aena. Los contratos y acuerdos recogen los requisitos necesarios que los terceros deben cumplir en materia de formación y competencias, relativo a su actividad²⁰⁷. La Cláusula obligatoria de seguridad operacional recoge entre otros aspectos los requisitos en formación de terceros incluyendo todos los itinerarios formativos y la comprobación periódica de las competencias, de acuerdo a su actividad.

En esta misma línea, se llevan a cabo distintas acciones formativas (sobre el SGSO, prevención de accidentes, transporte de mercancías peligrosas, etc.) con el fin de garantizar que los empleados que trabajan en actividades directa o indirectamente relacionadas con la seguridad operacional estén debidamente capacitados y cualificados.

Tanto en España como en Brasil se cuenta con procedimientos e instrucciones concretas que recogen los mecanismos de seguridad a aplicar por todos las personas participantes en las operaciones. También se realiza la monitorización del desempeño de los terceros en materia de seguridad operacional bajo el marco del SGSO.

Del mismo modo, los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil cuentan con un mecanismo de reporte dirigido al responsable de seguridad operacional y que aplica a las operaciones aéreas, para que sean atendidas adecuadamente y se implementen debidamente las medidas correctivas y/o preventivas para mitigar los riesgos relacionados a las mismas.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los requisitos que debe cumplir el tercero se establecen en los documentos de licitación y en el contrato con el tercero.

Asimismo, se incluye en todos los contratos con terceros la capacitación en seguridad operacional para proveedores, mecanismos de monitoreo para el cumplimiento de los requisitos anteriores, metas y objetivos relacionados, canales de comunicación y reporte de la gestión de seguridad, y descripciones de reglas.

Para ello, todos los proveedores de servicio tienen acceso a la documentación relacionada con seguridad operacional a través de la plataforma de gestión Opscom. Además, aquellos trabajadores que desarrollen su actividad en lado aire deben disponer de autorización y contar con una licencia específica. Todos los interlocutores que desarrollen su actividad en el lado aire, así como sus trabajadores, deberán cumplir y participar en el desarrollo de los requisitos del programa de seguridad operacional, participando en sesiones programadas, en elaboración de informes relacionados con la seguridad operacional e implementando todas aquellas acciones y medidas que se adopten desde la dirección.

Por otro lado, se trabaja en estrecha colaboración con terceros para establecer y monitorear los KPI acordados en los contratos y revisar anualmente los principales riesgos asociados a las distintas actividades. Estos riesgos se publican en un informe semanal donde también se incluyen propuestas de mejora.

Por último, en el Aeropuerto de Londres-Luton se llevan a cabo a diario comprobaciones de seguridad operacional a terceros que operan en el lado aire del aeropuerto por parte del equipo de Operaciones. Cualquier hallazgo se trata en el momento o, si se considera necesario, se transmite al equipo responsable de la parte interesada. También se realizan auditorías de supervisión (*Safety Oversight Audits*) por parte del equipo de supervisión de cumplimiento y AirDat, contratado por LLA para llevar a cabo estas auditorías.

Formación del personal

Aena dispone de un procedimiento de formación en materia de seguridad operacional que garantiza la correcta capacitación del personal para realizar las tareas y funciones asociadas a su ocupación.

Todos los procedimientos anteriormente mencionados identifican las necesidades de formación por categoría, ocupación y exigencias según el puesto, proponiendo de esta manera distintos itinerarios de formación.

En esta misma línea, en Brasil las filiales de Aena llevan a cabo acciones formativas relacionadas con el SGSO, la prevención de accidentes aeronáuticos y el transporte de mercancías peligrosas, entre otras, con el objetivo de asegurar que las personas que trabajan en actividades directa o indirectamente relacionadas con la seguridad operacional tengan la capacitación y cualificación necesaria.

²⁰⁷ Similares en España y Brasil.

Por otro lado, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, la capacitación en seguridad operacional de los empleados se extiende desde la formación interna anual de actualización, como las formaciones específicas de operaciones de verano e invierno, hasta las formaciones en operaciones básicas y avanzadas en tierra. Asimismo, se brindan capacitaciones a terceros.

Además, los empleados del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido han participado en la formación *Safety differently* (tours y visitas), que fomenta una metodología proactiva y centrada en el aprendizaje basado en oportunidades.

Número de empleados con formación según año				
2023				
	España	Reino Unido	Brasil	Total
Nº empleados	7.321	45	384	7.750
2022				
	España	Reino Unido	Brasil	Total
Nº empleados	8.221	604	273	8.553

Innovación

En relación a las prácticas y aspectos innovadores que han contribuido en el progreso y mejora de la seguridad operacional en los aeropuertos, en 2023 destacan las siguientes líneas de trabajo:

- En Aena:
 - Definición de una aplicación soportada por dispositivos móviles para obtener datos, la comunicación de los mismos y la elaboración de los mensajes relativos al estado de la pista en condiciones de presencia de contaminantes invernales (agua, nieve, hielo).
 - Adquisición de equipos de detección de espesor de contaminantes invernales.
 - Análisis de los distintos dispositivos que la industria está generando para la identificación y ubicación de FOD (Foreign Object Debris). Se están analizando tanto dispositivos embarcados en vehículos como dispositivos fijos ubicados en el entorno de la pista.
 - Análisis de la utilización de drones para la calibración de sistemas de ayudas visuales.

- Instalación de 13 simuladores de conducción en el área de movimiento en otros aeropuertos para la familiarización y comprobación de la competencia de conductores en la zona aeronáutica de seguridad operacional.
- Pruebas de RADAR aviar para la detección de aves en vuelo en el entorno próximo aeroportuario que puedan afectar a las operaciones.

- En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena disponen de un informe de prevención sobre situaciones potenciales de riesgo para la seguridad operacional, que se utilizan para ayudar en el análisis de los hechos, así como en la definición de las acciones mitigadoras adoptadas. Este sistema está disponible online y a través de códigos QR.
- En el caso del Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha puesto en marcha el proyecto *Safety Stack*, donde todos los interlocutores trabajan en común para desarrollar normativas y políticas conjuntas y adoptar nuevos métodos que facilite el flujo de información y guías en materia de seguridad operacional. Entre otras cosas, gracias a esta iniciativa se ha desarrollado una aplicación para la comunidad aeroportuaria, se ha conseguido mayor cooperación entre equipos en incidencias operativas, una disminución de incidentes, reducción de la gravedad de los mismos y un incremento tanto del número de informes como en su calidad.

6.2. Seguridad aeroportuaria

(GRI 3-3)

El Grupo Aena tiene como prioridad garantizar, por encima del mínimo establecido por la autoridad correspondiente, la seguridad y protección de los pasajeros y público en general, tripulaciones, personal de tierra, aeronaves y aeropuertos junto con sus instalaciones en general.

Todo el personal implicado tiene como objetivo el cumplimiento de la normativa y controlar el riesgo con las menores molestias posibles.

Para ello se implementan diversos sistemas de vigilancia en todo el entorno aeroportuario que complementándose con la puesta en marcha de medidas concretas previenen actos de interferencia ilícita y aseguran las mejores prácticas en esta materia.

6.2.1. Objetivos en materia de Seguridad aeroportuaria en 2023

A lo largo del 2023 los objetivos generales de Aena que garantizan los máximos niveles de seguridad en las personas y bienes, son:

- Equipamiento de seguridad: suministro de equipamiento de inspección, sistemas de control de accesos, CCTV y equipos autónomos de control de fronteras, de acuerdo con la regulación aplicable y las necesidades específicas de los aeropuertos²⁰⁸.
- Análisis y seguimiento del servicio de seguridad privada: auditorías internas y externas. En Reino Unido, estas auditorías a las compañías de seguridad privada se llevan a cabo por la CAA.
- Control de calidad: ensayos y verificaciones de los procedimientos de seguridad, de los cuales se elaboran informes y seguimiento de los planes de acción correctores.
- Formación: cursos dirigidos para los responsables de seguridad de los aeropuertos de Aena, tanto en la red de Aena en España como en Reino Unido.
- Normativa: participación, de la mano de AESA en el caso de los aeropuertos españoles y de la mano de ANAC en el caso de Brasil, en distintos grupos de trabajo y en las comisiones permanentes de los Comités Nacionales de Seguridad.

En Brasil, los principales objetivos de la seguridad aeroportuaria son brindar soporte técnico al plan de ejecución acordado con la autoridad concesionaria y proporcionar y gestionar recursos para las actividades AVSEC del aeropuerto.

6.2.2. Principales actuaciones enfocadas a la mejora de la seguridad aeroportuaria en 2023

Las actuaciones más importantes llevadas a cabo en materia de seguridad aeroportuaria en la red de aeropuertos de Aena son las siguientes:

- Licitación de un nuevo Acuerdo Marco para el suministro e instalación de equipos automáticos de detección de explosivos para equipaje de mano y sistemas automatizados para filtros de seguridad.
- Licitación de un nuevo Acuerdo Marco para el suministro e instalación de equipamiento autónomo de fronteras, en el marco de la futura entrada en vigor del nuevo proyecto europeo de control automatizado de pasaportes (Entry Exit System).

- Licitación de un nuevo expediente centralizado de personal de soporte a FFCCSE en los controles fronterizos, destinado a la homogeneización del servicio y a la provisión de los recursos humanos necesarios para el nuevo proyecto europeo Entry Exit System.
- Licitación de nuevos expedientes de seguridad privada adecuados a la realidad operativa post pandemia, con requisitos acordes al DORA II y contemplando los desarrollos de nuevas infraestructuras y equipamiento.
- Colaboración con el nuevo programa de Certificación de Responsables de Seguridad Aeroportuaria de AESA.
- Colaboración con el nuevo programa de Certificación de Vigilantes de Seguridad de AESA.
- Implementación del Protocolo de Amenaza de Drones.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se han seguido llevando a cabo auditorías internas para garantizar la máxima seguridad aeroportuaria a todo el entorno aeroportuario. Esto ha mejorado los resultados obtenidos en la auditoría externa realizada por la autoridad (CAA).

En la filial de Aena ANB, en Brasil se han adquirido diversos equipos de seguridad, entre los que cabe destacar: cámaras CCTV, equipos de control electrónico de accesos, *Bar Coded Boarding Pass* (BCBP) y tótems. Además, se han realizado obras de mejora en puntos de control de acceso, en concreto en las casetas de vigilancia. Asimismo, se ha ido ampliando al personal formado en AVSEC fortaleciendo así la cultura de seguridad en sus aeropuertos.

Aena tiene como prioridad garantizar la seguridad y protección de los pasajeros, público en general, tripulaciones, personal de tierra, aeronaves y aeropuertos junto con sus instalaciones en general.

²⁰⁸ En el Aeropuerto de Londres-Luton de acuerdo al departamento de transporte, que certifica los equipos que se pueden instalar en los aeropuertos de Reino Unido.

Factores de los que depende la seguridad aeroportuaria

<p>Normativa</p> <p>(contiene guías para el diseño estructural de las infraestructuras aeroportuarias con el objetivo de defender y prevenir actos de interferencia ilícita)</p>	<p>España</p>	<p>Normativa OACI: el Anexo 17 al Convenio de Chicago de 1944 establece las normas y recomendaciones generales en materia de seguridad para el transporte aéreo.</p>	<p>CEAC: Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC): Documento 30, que establece recomendaciones en materia de seguridad para el transporte aéreo a nivel europeo.</p>	<p>COMUNITARIO: Reglamento (CE) N° 300/2008: Establece normas comunes para la seguridad de la aviación civil de obligado cumplimiento en todos los Estados pertenecientes a la Unión Europea.</p> <p>Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998: establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes, desarrollando así el Reglamento 300/2008</p> <p>Reglamento (UE) n° 2017/2226: establece un Sistema de Entradas y Salidas (SES) para registrar los datos de entrada y salida y de denegación de entrada relativos a nacionales de terceros países que crucen las fronteras exteriores de los Estados miembros, determina las condiciones de acceso al SES con fines policiales y modifica el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen y los Reglamentos (CE) n° 767/2008 y (UE) n° 1077/2011.</p>	<p>NACIONAL: Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea: establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica y las obligaciones por razones de seguridad aérea, entre ellas a la adopción del Programa Nacional de Seguridad para la aviación (PNS) para la Aviación Civil.</p> <p>Real Decreto 550/2006. Designa a la Autoridad Competente, responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la aviación civil. Determina también la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad.</p>	<p>Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNS)</p> <p>Establece la organización, métodos y procedimientos necesarios para asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, tripulaciones, público, personal de tierra, aeronaves, aeropuertos y sus instalaciones, frente a actos de interferencia ilícita.</p>
	<p>Reino Unido</p>		<p>ANAC: Reglamento de Aviación Civil de Brasil No.107- Seguridad de la aviación civil ante actos de interferencia ilícita - Operador de aeródromo. Este reglamento se aplica al explotador de aeródromo público civil, compartido o no, cuyas responsabilidades relacionadas con la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita (AVSEC) están previstas en el artículo 8 del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (PNAVSEC).</p>	<p>NACIONAL: Decreto n° 11.195, de 8 de setembro de 2022 - Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (PNAVSEC).</p>		
	<p>Brasil</p>		<p>Programa Nacional de Seguridad para la aviación.</p> <p>Single Consolidated Direction 1/2023.</p>			

Factores de los que depende la seguridad aeroportuaria

Personal cualificado	España	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía.	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad Autonómicas y/o Locales.	Personal de Vigilancia Privada, contratada por Aena	Personal de la Oficina Local de Seguridad (OLS) del propio aeropuerto.	Aena se coordina y colabora con todos los grupos implicados en la seguridad para garantizar la efectividad y eficacia de la misma.
	Reino Unido	Servicios de seguridad Policía antiterrorista del Reino Unido, Departamento de Transporte, National Protective Services Authority (NPSA).	Policía antiterrorista.	Policía Regional y Aeroportuaria. Autoridad de Aviación Civil (inspección).	Departamento de Seguridad Aeroportuaria.	
	Brasil	Policía Federal, Sector Seguridad AVSEC de Aena Brasil y sus subcontratistas de seguridad.		Sector Seguridad AVSEC de Aena Brasil y sus subcontratistas de seguridad.	Sector Seguridad AVSEC de Aena Brasil y sus subcontratistas de seguridad.	
Existencia de recursos técnicos	España	Seguridad perimetral.	Sistemas integrados de control de acceso y CCTV, así como sistemas manuales y automatizados de control de fronteras.	Equipos de inspección de personas y máquinas de escaneado de equipajes, paquetes o bolsos.	Procedimientos (inspección de empleados, de acreditación de personas, autorización de vehículos, etc).	
	Reino Unido	Sistema CCTV.	Sistema de Control de acceso, régimen de acceso de vehículos y ANPR.	Sistemas de seguridad para el control de acceso de personas, objetos transportados, vehículos y carga (screening).	Plan de seguridad aeroportuaria, inspección de empleados, capacitación acreditada por CAA, concienciación general, control de acceso de vehículos, sistemas de gestión de seguridad (SeMS).	
	Brasil	Infraestructura de seguridad y protección perimetral, incluyendo CCTV, barreras de seguridad, vigilancia y personal de tierra.		Agentes de Protección de la Aviación Civil, Portillas y Vigilantes, sistemas de control de acceso y sistemas para la inspección de personas y pertenencias incluyendo equipos de detección.		

Aena trabaja para ofrecer una estancia segura y una experiencia de calidad en las instalaciones de todos sus aeropuertos.

Para ello, se han llevado a cabo a lo largo del 2023 una serie de medidas, que se pueden dividir en:

- Comunicación y colaboración de todos los organismos y partes implicadas.
- Vigilancia de las posibles zonas vulnerables del aeropuerto.
- Control del movimiento de vehículos y personas en los accesos a las zonas restringidas de seguridad.
- Inspección de personas y bienes mediante controles de seguridad.
- Elaboración y actualización de nuevas medidas del Programa de Seguridad del Aeropuerto²⁰⁹.

El Programa Nacional de Seguridad, contiene las medidas específicas a aplicar por parte de todos los interlocutores ante cualquier acto de interferencia ilícita como las amenazas, ya sean de secuestros de aeronaves o de amenazas de bomba. Además se exige que el aeropuerto disponga de los recursos necesarios para hacer una gestión correcta (también incluidos en el Plan de Emergencia del aeropuerto) de sus recursos.

En el caso de Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton tiene grupos de trabajo especializados en la gestión de la seguridad aeroportuaria (autoridad y socios aeroportuarios), cuya función es evaluar las potenciales vulnerabilidades y riesgos y recomendar medidas para mitigar los mismos. Este grupo recibe apoyo del Grupo ejecutivo de Security, que recomienda y autoriza medidas adicionales a las enviadas por estos grupos de trabajo.

En Brasil, las medidas tomadas por los aeropuertos de las filiales de Aena para reducir posibles situaciones de interferencia ilícita incluyen la implementación de planes de contingencia para la gestión ordenada y normalización de crisis, así como la presentación de informes a los grupos de interés.

Además, se sigue participando activamente en el Grupo Brasileño de Seguridad de la Aviación - BASeT con los siguientes objetivos:

- promover actividades y proyectos nacionales de seguridad de la aviación civil contra interferencias ilícitas que ayuden a gestionar la industria de la aviación civil.
- cooperación entre las autoridades nacionales de aviación civil (ANAC), la preparación de material técnico.

- Facilitar la recopilación y el intercambio de información, datos y métricas entre los agentes departamentales para proporcionar mejores análisis, diagnósticos y definición de objetivos para el sistema AVSEC.

6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria²¹⁰

Las medidas de seguridad que se aplican en los aeropuertos de la red de Aena responden tanto a normas nacionales como comunitarias y su cumplimiento es de carácter obligatorio.

Formación en seguridad aeroportuaria

Con el fin de promocionar la seguridad aeroportuaria en todos los aeropuertos de la red, Aena realiza actuaciones de formación y sensibilización para todos los empleados cuya labor se desarrolle dentro de las instalaciones aeroportuarias.

Nº de empleados forma	2022	2023
España	2.790	3012
Reino Unido	604	45
Brasil	786	371
Total	3.929	3428

Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria²¹¹

(GRI 416-1)

Con el fin de verificar el cumplimiento de la normativa vigente, la Comisión Europea y AESA realizan cada año distintas auditorías internas y de seguridad aeroportuaria en los aeropuertos de la red de Aena.

²⁰⁹ Aena dispone, en su Sistema de Gestión de Seguridad, de procedimientos específicos y medidas -creados en colaboración con los autoridades competentes- para facilitar el cumplimiento de la normativa aplicable y mantener los más altos niveles de Seguridad Aeroportuaria. Estos procedimientos no se hacen públicos para salvaguardar la información.

²¹⁰ En lo que respecta a la gestión de riesgos detectados y tratamientos de accidentes e incidentes en materia de Seguridad Aeroportuaria, al participar Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como el Ejército del Aire, resulta de carácter restringido.

²¹¹ Los aeropuertos de Aena en Brasil no disponen de certificados reglamentarios en materia de Seguridad Aeroportuaria. Si bien, la actividad se basa en el PSA (Programa de Seguridad Aeroportuaria), debidamente aprobado por el Organismo Regulador.

Lo mismo ocurre en el caso de Reino Unido, donde el Aeropuerto de Londres-Luton es auditado por la CAA y proveedores externos, y de los aeropuertos de Brasil, auditados por la ANAC.

- España: en 2023 se llevaron a cabo 30 auditorías externas por parte de AESA (35 en 2022) y 30 verificaciones internas (27 en 2022).
- Reino Unido: se realizan de forma anual visitas no anunciadas por parte de su autoridad en materia de seguridad aeroportuaria, la CAA, para verificar determinados aspectos de su normativa. Además, este 2023 se ha llevado a cabo auditorías que ha cubierto los los diferentes aspectos en materia de seguridad aeroportuaria. Asimismo, se realizan auditorías internas sobre la actividad y procesos de seguridad, incluyendo a terceros.
- Brasil: se realizan auditorías de todos los aspectos previstos en el PNAVSEC y en la normativa de la ANAC para determinar el nivel de cumplimiento de la normativa aplicable. En paralelo, la ANAC realiza auditorías externas periódicamente sobre las instalaciones. En 2023 se han llevado a cabo 33 verificaciones internas (29 más que el año anterior) y 3 auditorías externas por la ANAC (1 más que en 2022), y para ambas tipologías de revisiones se han alcanzado niveles de cumplimiento superiores a los del año precedente.

La normativa aplicable también define la realización de simulacros con la intención de que todo el personal relacionado con seguridad aeroportuaria tiene la formación y experiencia necesaria en caso de emergencia²¹².

En este sentido, en España se han llevado a cabo 2 simulacros de seguridad aeroportuaria durante el ejercicio 2023 (2 en 2022) en España.

Asimismo, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, no se llevan a cabo simulacros al no ser requeridos por la autoridad aérea.

En 2023, en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se han llevado a cabo 9 simulacros (1 más que en 2022), Ejercicios Simulados a Escala Real y Ejercicios de Mesa simulados, siguiendo la normativa aplicable según cada aeropuerto y con el fin de capacitar a todos los interlocutores que integran el Plan de Contingencia Aeroportuaria.

6.2.4. Garantizar la seguridad aeroportuaria de terceros

Todo el personal que desarrolle su actividad en el entorno aeroportuario deberá velar por el cumplimiento de la seguridad aeroportuaria.

Seguridad aeroportuaria RE 2017/458

100% de los aeropuertos internacionales de Aena con frontera Schengen (la fuerza de seguridad fronteriza cumple con este RE en nombre del Aeropuerto de Londres-Luton)

Seguridad aeroportuaria RE 300/2018, 2015/1998 y PNS

100% de los aeropuertos de Aena en España (Aeropuerto de Londres-Luton con el RE 300/2008 y con SCD 2/2019)

Seguridad aeroportuaria RE 2017/458

²¹² Los simulacros de actos de interferencia ilícita que se recogen en el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil están regulados por la instrucción de seguridad SA-19, y en la misma se recogen los aspectos que no dependen del gestor aeroportuario y que se requiere informar.

En España, con el fin de garantizar que se cumple la normativa de seguridad aeroportuaria por parte de todos los agentes que operan en los aeropuertos, se incluye una cláusula específica en todos los contratos de obras y suministros, afecten o no a la seguridad de manera directa. De esta manera el contratista se compromete a tomar unas medidas que garanticen el conocimiento y cumplimiento de la normativa aplicable en cuanto a seguridad aeroportuaria, disponiendo de un responsable en esta materia. Existen posibles penalizaciones en estas cláusulas en caso de infracción o incumplimiento. En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton lleva a cabo una evaluación inicial de todos los servicios antes de su implementación. Además, todos los contratistas que proporcionen productos y servicios de seguridad aeroportuaria deben estar aprobados por la CAA. Este aspecto también está definido en el contrato²¹³ y el proveedor debe seguir los mismos objetivos y auditorías (ver apartado Auditorías, verificaciones y simulacros de seguridad aeroportuaria). Los contratistas también están sujetos a auditorías internas para verificar el cumplimiento continuo de las directrices establecidas.

En Brasil, los proveedores de los aeropuertos de las filiales de Aena deben cumplir con los requisitos de seguridad aeroportuaria, establecidos en los objetivos contractuales, que tienen cláusulas relativas a las acreditaciones así como la obligación de presentar un Plan de Seguridad de la Empresa de Servicios Auxiliares o Explorador del Área Aeroportuaria. Además, todos los empleados de la comunidad aeroportuaria deberán realizar formaciones específicas.

Los contratos definen los criterios e indicadores para seguir el desempeño de los proveedores de este servicio, con el fin de que se cumpla la normativa y los niveles de servicio establecidos.

²¹³ Cláusula 10 del documento Charges & Conditions of Use.

6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información

(GRI 3-3)

La complejidad asociada al uso de las nuevas tecnologías y los sistemas de información hacen que su uso exponga uno de los activos más valiosos de cualquier empresa como es la información.

Con el fin de garantizar la protección eficiente y dinámica de la información mediante un enfoque preventivo, detectivo y reactivo²¹⁴, el Grupo Aena define en la Política de Seguridad de la Información, cuyas directrices han sido definidas de acuerdo con la norma UNE-ISO/IEC 27001²¹⁵, un marco de seguridad basado en un conjunto de procesos, normas, procedimientos y herramientas de seguridad.

A través de esta Política se desarrolla en Aena un Sistema de Gestión de Seguridad de la Información que ha sido auditado por AENOR durante el ejercicio 2023. Este sistema permite una protección efectiva de los activos de información, garantiza su seguridad y evita la materialización de posibles incidentes y potencial amenaza por ciberataques.

El Sistema de Gestión de Seguridad de la Información forma parte del sistema de gestión general, y está basado en un enfoque de riesgo empresarial que se establece para crear, implementar, operar, supervisar, revisar, mantener y mejorar la seguridad de la información.

Las filiales de Aena en Reino Unido han desarrollado políticas de ciberseguridad basadas en la normativa NIS (Security of Network & Information Systems) y en los controles exigidos por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido y aplicados mediante normas y directrices de seguridad. Asimismo, actualmente está desarrollando un sistema de gestión de la seguridad de la información basado en la norma ISO 27001 para mejorar la eficacia de los controles aplicados a los sistemas críticos.

Además, se ha implantado la supervisión de la ciberseguridad en todos los sistemas críticos para garantizar la seguridad de la infraestructura, los sistemas y la información del Aeropuerto. Entre ellos:

- Filtrado de contenidos de nueva generación en el cortafuegos para detectar, analizar y proteger todo el tráfico entrante y saliente.
- Detección y respuesta ampliadas en todos los dispositivos de usuario final para proteger la infraestructura frente al flujo horizontal y vertical de ataques de *malware* o *ransomware*.
- Protección en los servicios orientados a Internet que garantiza la supervisión de todas las actividades y la aplicación de la mejor protección de seguridad.

Por último, la evaluación de vulnerabilidades se realiza periódicamente en todas las infraestructuras críticas para mantener el nivel de garantía de seguridad dentro de los límites aceptados.

En Brasil, despliega su compromiso con la protección de la seguridad de la información a través de proyectos específicos, como el de gestión de identidades, que se prevé que finalice en el primer trimestre de 2024. Asimismo, se han realizado Pentest y Retest en los entornos de infraestructura y se ha desplegado el Falcon Complete Mobile para dispositivos móviles. Además, se llevan a cabo campañas de phishing de forma trimestral.

6.3.1. Modelo de gestión y compromiso

El Consejo de Administración de Aena, que está integrado por profesionales con experiencia en la materia como Doña Irene Cano Piquero²¹⁶, es el órgano responsable de aprobar la actualización de la Política de Seguridad de la Información.

Además, Aena cuenta con el Órgano de Gobierno de Seguridad de la Información, que está compuesto por tres comités con funciones distintas en la seguridad de la información y permite una perspectiva global en tres niveles diferenciados:

- Estratégico o corporativo: asegurar la adhesión a los intereses del Órgano de Administración de Aena y el desarrollo continuo de los principios y políticas de seguridad. Describe la estrategia de seguridad de la información de la organización.
- Descripción las facetas tácticas de la seguridad de la información: trasladar las instrucciones del Comité Estratégico de Seguridad.
- Técnico-Operativo: con enfoque en tareas más operativas y capacidad para manejar problemas más técnicos.

²¹⁴ El ámbito de aplicación de la presente Política incluye, a consejeros, directivos y, en general, a todos los empleados de Aena, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, empresas contratadas, empresas colaboradoras y clientes y, más en general, a toda persona que tiene acceso a la información y/o sistemas de la organización (en adelante, "Usuarios" o "Usuario") así como a todas las infraestructuras físicas (edificios, aeropuertos, etc.).

²¹⁵ En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton está en proceso de implementación de la ISO 27001 prevista para 2023 o 2024, y avanzando para dar cumplimiento a la Directiva en Seguridad de la Información NIS. En España, la fecha de renovación prevista de la renovación es mayo de 2025.

²¹⁶ Consejera independiente y Directora General de Meta España y Portugal desde 2012 (ver Capítulo 1).

Además, rige en estos momentos en Aena el Plan Estratégico de Seguridad de la Información 2022-2026, que es supervisado por la Comisión de Auditoría y marca actuaciones en procesos clave para alcanzar el nivel de seguridad objetivo.

Órganos responsables de la puesta en marcha y funcionamiento del Plan de Ciberseguridad

El Consejo de Administración, el Comité de Dirección y la Comisión de Auditoría son informados periódicamente de la evolución del Plan de Ciberseguridad ²¹⁷.

- El Comité de Dirección, al que asiste el Director de Tecnologías y Digitalización ²¹⁸, es el órgano responsable de fomentar y apoyar el establecimiento de medidas técnicas, organizativas y de control que garanticen la integridad, disponibilidad, confidencialidad, autenticidad y trazabilidad de los activos informáticos con el objetivo de evitar su posible alteración, destrucción, robo, copia, falsificación y otras amenazas existentes, sean estas accidentales o no, así como de las acciones formativas y de concienciación que sean necesarias para garantizar el éxito de las medidas indicadas anteriormente.
- A nivel operativo y de gestión, Aena tiene a su disposición la figura del CISO y del Responsable de Seguridad de la Información (RSI). Asimismo, el CISO es el máximo responsable de cara a la supervisión de la ciberseguridad en Aena.
- En las sociedades de Aena en Reino Unido, la responsabilidad recae en el director de IT (que actúa como CIO), quien depende directamente del director financiero local. Además, se nombró al consultor de ciberseguridad durante 2023. Asimismo, se está estableciendo un sólido sistema de monitoreo cibernético y la implementación del sistema de gestión de seguridad de la información (SGSI).
- En Brasil, en los aeropuertos de las filiales de Aena la máxima responsabilidad en la supervisión de la ciberseguridad recae sobre el CISO y el CSO. Su labor está apoyada por el Comité de Seguridad de Información.

6.3.2. Medidas para asegurar la eficacia del Plan de Ciberseguridad

Aena dispone de un Plan de Ciberseguridad, aprobado por el Consejo de Administración, para gestionar adecuadamente el riesgo asociado al uso masivo de sistemas de información y comunicaciones.

Con la finalidad de garantizar la consecución de los objetivos del Plan y de los procesos de transformación, modelos operativos y servicios TIC por parte de todos los implicados, Aena desarrolla distintas medidas basadas en:

Formación

Parte de la transición hacia un nuevo modelo operativo y el uso responsable de nuevas herramientas tecnológicas, se basa en la creación de un plan de sensibilización y formación para desarrollar nuevas habilidades a nivel directivo y tecnológico. Entre los logros del año, destaca la participación de 8.550 empleados en las actuaciones formativas en materia de ciberseguridad y normativa de seguridad de la información (6.247 en 2022), con un índice de superación del 92 %, así como la realización de 12 charlas de sensibilización en la materia (17 en el 2022) durante las inspecciones rutinarias de los aeropuertos ²¹⁹. De manera similar, se llevan a cabo actividades periódicas de sensibilización, compartiendo información sobre los riesgos actuales de seguridad de la información en el boletín corporativo o vía correos electrónicos que se distribuyen de forma masiva con carácter mensual.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres Luton, la formación y el curso de concienciación sobre ciberseguridad son obligatorios para todos los nuevos empleados en el momento de su incorporación y, posteriormente, para todos los empleados de forma anual. En 2023, se impartieron varios cursos relacionados con la ciberseguridad y la privacidad de los datos. Un total de 281 usuarios han realizado la formación en ciberseguridad en 2023 (161 usuarios en el 2022). Además, el Aeropuerto está mejorando su programa de formación en 2024 para alinear sus requisitos con el desarrollo del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información basado en la norma ISO 27001.

En Brasil, 358 empleados han recibido formación en seguridad de la información, en Ley General de Protección de Datos y en materia de comportamiento y procesos de los sistemas de información. Los cursos relacionados con la ciberseguridad son obligatorios y, como tal, su realización forma parte de la evaluación del desempeño.

²¹⁷ A nivel de Consejo, la consejera independiente Leticia Iglesias es responsable de estos asuntos, quien además posee experiencia en la materia.

²¹⁸ En concreto, el Jefe de la División de Ciberseguridad.

²¹⁹ De acuerdo al Plan de formación de ciberseguridad, el 100% de los empleados recibirán formación en la materia, al menos, cada cuatro años.

Procedimiento a seguir en caso de incidencia.

La Política de la Seguridad de la Información establece el procedimiento de actuación para todos los empleados, ya sean internos o externos, y empresas (contratadas o colaboradoras), en caso de que se materialice cualquier evento o incidencia en materia de ciberseguridad. En tal caso, deben comunicarlo a los centros de soporte o Computer Security Incident Response Team (CSIRT). Asimismo, se indica cómo proceder en caso de detectarse phishing, smishing, malware, etc. durante las mencionadas charlas de concienciación en las revisiones periódicas de los aeropuertos.

Una vez detectado un incidente, el CSIRT mantiene la comunicación con todas las partes interesadas e informa a la dirección de los resultados y de las lecciones aprendidas para que tome las medidas necesarias para evitar que se repita el incidente. Si se descubre una infracción de seguridad o las normas establecidas, el asunto puede elevarse al departamento responsable para que adopten las medidas disciplinarias necesarias²²⁰.

En Brasil, los empleados de los aeropuertos de las filiales de Aena que detecten un ciberataque deben reportarlo a TIC a través de los canales oficiales (teléfono, chatbot o correo electrónico).

Planes de contingencia y procedimientos de respuesta a incidentes

Aena dispone de distintos planes de continuidad de negocio y recuperación de desastres, siendo estos últimos testeados y actualizados al menos anualmente. Asimismo, se cuenta con:

- Un Centro de Operaciones de Ciberseguridad en el que se proporcionan servicios de operación de las plataformas de ciberseguridad, monitorización de los sistemas corporativos, implantación de las reglas y controles de seguridad implantados en los sistemas que gestionan la ciberseguridad en horario 24x7x365.
- Un Centro de Respuesta ante Incidentes de Seguridad TIC en el que se prestan servicios de gestión de incidentes de seguridad de la información, monitorización de los sistemas corporativos, revisión de las reglas y controles de seguridad implantados en los sistemas que gestionan la seguridad y punto de contacto con las entidades de interés en horario 24x7x365.

Asimismo, se recogen medidas de mejora continua en materia de contingencia y/o respuesta a incidentes, y nuevas medidas necesarias ante los nuevos riesgos detectados en el mencionado Plan Estratégico de Seguridad de la Información 2022-2026, así como en el Plan de Ciberseguridad mencionado en el apartado anterior.

La Dirección de TIC y Ciberseguridad realiza auditorías periódicas de cumplimiento, hacking IT, OT y Sistemas de Seguridad Física, aplicaciones, y test de penetración (Pentesting), para comprobar la seguridad de la infraestructura TIC y los sistemas de gestión de la seguridad de la información, así como evaluar el nivel de madurez de la seguridad en España.

Además, se llevan a cabo revisiones de compromiso y ejercicios simulando ataques dirigidos en los que se utilizan distintos métodos híbridos con el objetivo de comprometer la infraestructura y así poder corregir cualquier grieta en el sistema que sea identificada.

Por su parte, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton está elaborando planes integrales de respuesta ante incidentes y recuperación en caso de catástrofe para todos los sistemas y servicios críticos, basados en las normas NIST e ISO 27001. Está previsto ampliar el plan para cubrir otros sistemas y procesos en función de su perfil de riesgo.

En Brasil, se dispone de un procedimiento de respuesta ante incidentes de seguridad de la información a este respecto.

Verificación externa y análisis de vulnerabilidades

En Aena, con el fin de verificar el cumplimiento de los estándares de calidad y seguridad, según lo exigido en los Planes mencionados en los apartados anteriores, la Dirección de TIC y Ciberseguridad de Aena realiza auditorías periódicas de cumplimiento, *hacking* (IT, OT) y Sistemas de Seguridad Física, aplicaciones, y test de penetración para comprobar la seguridad de la infraestructura TIC y los Sistemas de Gestión de la Seguridad de la Información, así como evaluar el nivel de madurez de la seguridad en España.

Asimismo, se desarrollan revisiones de compromiso y ejercicios de *Red Team*²²¹ (tanto internos como externos), simulando ataques dirigidos de Hacking-Ético en los que se utilizan distintos métodos híbridos con el objetivo de comprometer la infraestructura y así poder corregir cualquier punto débil que pueda identificarse.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton una empresa externa realiza anualmente pruebas de penetración en la infraestructura informática interna y externa, así como en los sitios web de los aeropuertos. En función de los resultados obtenidos, se realizan las correspondientes recomendaciones y se aplican las medidas correctoras oportunas.

²²⁰ Descritas en el Código de Conducta de Aena así como en el Manual de RRHH en Reino Unido.

²²¹ Se realizan 4 ejercicios "Red Team" de ciberseguridad al año. Adicionalmente, en el marco de la norma ISO 27001, se realizan anualmente revisiones de seguridad de la información en los aeropuertos de mayor tamaño.

En 2023, no se ha notificado ninguna brecha de ciberseguridad en el grupo Aena

Los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se realizan análisis de vulnerabilidades y pruebas de intrusión en las infraestructuras para identificar y corregir puntos de riesgo, con el objetivo de garantizar la seguridad de los entornos tecnológicos.

Brechas en materia de ciberseguridad								
	España		Reino Unido		Brasil		Total	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Violaciones de la seguridad de la información u otros incidentes de ciberseguridad (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Violaciones/brechas en materia de datos (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Empleados/clientes afectados por dichas violaciones (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Multas por violaciones/brechas en materia de ciberseguridad	0	0	0	0	0	0	0	0

6.4 Seguridad sanitaria

(GRI 3-3; 416-1)

Aena colabora con las autoridades sanitarias para que puedan desarrollar su función de forma adecuada, teniendo en cuenta la normativa aplicable y la documentación de referencia.

Los aeropuertos son puntos de entrada a un país y como tal, las autoridades sanitarias competentes llevan a cabo en ellos actividades de control sanitario de pasajeros, equipajes, mercancías y animales.

Tanto en la web de Aena como en los aeropuertos, en formato de cartelería y folletos, se dispone de información relacionada con el control sanitario que se realiza a mercancías, equipajes de pasajeros y animales de compañía, y se proveen los espacios necesarios para que las autoridades competentes puedan efectuar sus controles.

En 2023, para garantizar la Seguridad Sanitaria, en la red de aeropuertos de Aena en España se tomaron las medidas necesarias, establecidas por la Dirección General de Salud Pública en su Resolución de 30 de diciembre de 2022 por deterioro de la situación epidemiológica respecto al COVID-19 en la República Popular China. En particular, para garantizar la implantación de controles sanitarios a los vuelos procedentes de China hasta la finalización de la vigencia de las medidas establecidas por la Dirección General de Salud Pública. En esta línea, se ha permitido y establecido el procedimiento para la toma de muestras de aguas residuales por parte de las autoridades sanitarias de los vuelos procedentes de China, y se han realizado campañas de información (especialmente dirigidas a los pasajeros procedentes de dicho país) para facilitar el conocimiento de las medidas implementadas y de los requisitos necesarios para viajar a España (web, cartelería, RRSS, etc.), manteniendo la prioridad de minimizar la posibilidad de contagio²²².

Además, a lo largo de 2023, Aena ha estado trabajando en colaboración con la Dirección General de Salud Pública en la elaboración de un documento sobre Lecciones Aprendidas relativas al surgimiento de una emergencia sanitaria global, acerca de la necesidad de implantar controles sanitarios. Con este documento se pretende que todo el conocimiento adquirido por parte de los agentes implicados sea plasmado y que se pueda utilizar en futuras ocasiones en que se generen situaciones similares.

En este sentido se ha seguido reconociendo internacionalmente este esfuerzo realizado por Aena con la consecución de los siguientes premios de ACI:

- Aeropuerto de Pamplona: aeropuerto más limpio de Europa

- Aeropuerto Internacional Región de Murcia: aeropuerto más limpio de Europa.

Finalmente, en España, tras la irrupción de la emergencia sanitaria global por la COVID-19 se ha visto necesario establecer criterios para determinar cuándo se puede presentar una situación de riesgo por motivos de limpieza e higiene sanitaria para Aena. Por ello se estableció la definición de indicadores de riesgo (KRI) para dichas temáticas, y que según los valores que tomen se establecen unas medidas a realizar entre los que se incluyen refuerzos del servicio de limpieza de los aeropuertos de la red.

De la misma manera, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres Luton, se ha eliminado la obligatoriedad del uso de mascarillas. En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se han mantenido comunicaciones y algunas medidas preventivas como el desembarque por filas, la prohibición de viajar en casos confirmados de Covid-19 y la limpieza y desinfección de equipos de aire acondicionado.

²²² Estos controles sanitarios se han llegado a implementar en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas durante los meses de enero y febrero, al ser éste el único aeropuerto con vuelos procedentes de China durante el periodo en que estuvo en vigor dicha resolución.

6.5. Vocación de servicio

A lo largo de 2023, el Grupo Aena ha seguido recuperando su tráfico sin alteraciones operativas y prestando todos los servicios con la máxima calidad que esperan los pasajeros, siempre en colaboración con toda su cadena de valor.

El Grupo Aena pone el foco en sus clientes, transformando la manera en la que se relaciona con ellos, personalizando tanto la oferta comercial y los servicios prestados a los pasajeros, aerolíneas y al resto de usuarios de las instalaciones aeroportuarias en general, así como potenciando la innovación y transformación digital de la Compañía hacia el modelo *Smart Airport*.

La orientación al cliente forma parte del Plan Estratégico 2022-2026 de Aena.



6.6. Gestión de calidad

(GRI 3-3)

En la búsqueda de la excelencia, el Grupo Aena persigue mantener los más altos estándares de calidad de servicio, garantizando la satisfacción y la mejor atención posible de todos los usuarios.

Estos objetivos se plasman en los principales instrumentos de planificación de la empresa, que son:

- El Plan Estratégico 2022-2026 de Aena: Mantener la posición de liderazgo en eficiencia operativa, alcanzando los niveles exigidos de seguridad y calidad.
- Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario: Incluye una línea específica enfocada al uso de herramientas comunes que permitan realizar un plan de mantenimiento preventivo y mejorar la calidad.
- El Plan Estratégico y la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido. Además, el Aeropuerto tiene previsto actualizar su estrategia del área comercial, los accesos al aeropuerto y la gestión de zona de aparcamiento con la finalidad de mejorar la calidad del servicio.
- Los Planes de Calidad de Servicios (PQS) y el Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA) en Brasil.

Actuaciones



Plan Estratégico 2022-2026

Continuar siendo la Compañía líder en seguridad y eficiencia operativa, consiguiendo los niveles exigidos en cuanto a calidad y sostenibilidad.



Plan estratégico de mantenimiento aeroportuario de Aena

Incluye una línea específica enfocada al uso de herramientas comunes que permitan realizar un plan de mantenimiento preventivo y mejorar la calidad.



Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton

Incluye una de sus líneas estratégicas orientada a "Ofrecer una experiencia excelente al cliente"; con siete objetivos concreto



Plan de Calidad de Servicios (PQS)

Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA) de Aena Brasil

Estos planes contienen todas las acciones, responsabilidades, planes y procedimientos que definen la estrategia de Aena Brasil para cumplir con los requisitos del Contrato de Concesión y Calidad de Servicio.



Normativa vigente (interna y externa).
Sistemas de gestión.
Procedimientos corporativos.



Medidas y situaciones para la mejora y el mantenimiento de las instalaciones (formación, servicios para personas con diversidad funcional, mejoras tecnológicas)



Encuestas de satisfacción
Quejas y reclamaciones
Datos de actividad

En base a estos valores y objetivos se han elaborado estos instrumentos, que se definen teniendo en cuenta la normativa vigente y los marcos de referencia para la toma de decisiones (sistemas de gestión, políticas y procedimientos corporativos).

Aena define las directrices que se pretenden llevar a cabo cada año para mejorar las instalaciones y su mantenimiento, así como para conseguir optimizar de forma continua sus procesos.

En consecuencia, Aena ha visto reconocidos sus esfuerzos en la obtención de premios y reconocimientos, pudiendo destacar la inclusión del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas en la lista "World's Top 20 Airports for 2023" de Skytrax.

6.6.1 Principal normativa aplicable y medidas desarrolladas para mejorar la calidad de los servicios

(GRI 2-23)

Aena se centra en sus pasajeros, clientes y usuarios, trabajando para que su paso por sus aeropuertos sea una experiencia lo más positiva posible, facilitando la accesibilidad de todos los colectivos.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

El DORA II²²³ garantiza el cumplimiento de las condiciones para ofrecer un servicio de calidad y con la capacidad suficiente para atender a la demanda, desarrollando un servicio eficiente, competitivo y sostenible en el largo plazo.

De este modo, se establecen las condiciones y senda tarifaria que los aeropuertos de la red de Aena en España deben cumplir durante los siguientes 4 años en cuanto a calidad y medioambiente, capacidad e inversiones. Algunos de los objetivos estratégicos en este periodo 2022-2026 que destacan son:

- La recuperación del tráfico junto con una gestión eficiente de la red de aeropuertos, en cuanto a seguridad y calidad.
- La sostenibilidad ambiental como columna vertebral de las actuaciones.

Para conseguirlo, los Planes de Calidad para cada aeropuerto incluyen metas y objetivos, tanto cualitativos como cuantitativos. Asimismo, se incluyen las actuaciones realizadas y planificadas. En línea con los objetivos estratégicos contenidos en el DORA II, entre los objetivos cualitativos se encuentran:

- Gestión eficiente de la red aeroportuaria en términos de seguridad y calidad.
- Tener la sostenibilidad ambiental como eje vertebrador de las actuaciones.
- Mantener la innovación como pieza clave para conseguir la calidad y eficiencia a la hora de prestar el servicio.

En lo que respecta a los cuantitativos, en la red de aeropuertos españoles se establecen 17 indicadores de calidad que recogen datos como²²⁴:

- La satisfacción de los pasajeros con la limpieza (aseos y terminal), la orientación y la información, la seguridad y comodidad.
- La satisfacción general de los pasajeros con el servicio de asistencia a personas con movilidad reducida
- Los tiempos de espera en la entrega de maletas y el control de seguridad.
- Los tiempos de espera en la respuesta a reclamaciones.
- La disponibilidad de las instalaciones del lado tierra y lado aire.

Asimismo, se han incluido seis indicadores de sostenibilidad medioambiental, cuyos objetivos recogen la reducción de emisiones de CO₂, el uso eficiente de recursos, reciclaje de los residuos, etc.

La AESA realiza un informe en el que verifica el cumplimiento de los objetivos marcados²²⁵. Según el grado de cumplimiento de estos objetivos, se establecerán bonificaciones o penalizaciones en las tarifas retribuidas en los servicios prestados por Aena.

Asimismo, el Consejo de Administración aprueba presupuestos anuales que contienen las actuaciones previstas en materia de calidad, tanto las requeridas por la normativa (el DORA o los contratos de concesión) como aquellas que se han detectado como necesarias para mejorar la calidad de los servicios.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, la experiencia del cliente es un pilar fundamental en la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025. Asimismo, se ha desarrollado "The LLA Way", con lo que se definen los comportamientos esperados de los empleados propios como de terceros en materia de calidad. En 2024 está previsto que este programa sea un componente obligatorio de cara a conseguir la acreditación de acceso al recinto aeroportuario para cualquier empleado.

²²³ Segundo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2021-2026), aprobado por Consejo de Ministros. Emanado de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

²²⁴ Aena establece determinadas metas cuantitativas con el fin de alentar una mejora continua. En el caso de los indicadores de satisfacción del pasajero, medidos a través de encuestas, se establecen metas anuales según el tipo de aeropuerto y resultados del año previo. Como ejemplo, en los aeropuertos de más de 100.000 pasajeros y son resultados para 2023 en encuestas mayor que 4 (sobre 5), se establece como meta 2024, si alcanza la meta definida para el 2023 un incremento del +0,5% y en el caso de no alcanzar dicha meta el mayor valor entre su meta 2023 o su resultado 2022 + 1%.

²²⁵ Está previsto que la AESA publique el correspondiente informe de supervisión de 2023 en abril de 2024. Es en este documento se recogen el grado de consecución de los objetivos fijados, tanto en la parte de calidad como en la parte de inversiones y capacidad.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, los Planes de Calidad de Servicios (PQS) recogen información, responsabilidades, procedimientos y requisitos mínimos de los equipos dedicados a la atención de los pasajeros que influyen directa o indirectamente en la calidad de los servicios prestados a los usuarios de los aeropuertos.

Se presentan los resultados de desempeño de los servicios ofrecidos a los pasajeros, medidos a través de los Indicadores de Calidad del Servicio – IQS, definidos por la ANAC. Y mensualmente se publica el Informe de Calidad del Servicio también presenta la percepción de los pasajeros sobre los servicios prestados en estos aeropuertos. Asimismo, se realiza un seguimiento sistemático de estos indicadores, evaluando los servicios que se ofrecen a los usuarios. En función de los mismos, se planifican e implementan acciones para la mejora continua de su funcionamiento.

Los Indicadores de Calidad de Servicio (IQS) incluyen los siguientes aspectos:

- Servicios Directos;
- Disponibilidad de Equipo;
- Instalaciones en la Zona de Aire;
- Encuesta de Satisfacción de Pasajeros.

Para la medición y seguimiento de los Indicadores de Calidad del Servicio, se han elaborado unas Instrucciones Administrativas que sirven de base y orientación a los equipos implicados directa e indirectamente en las áreas que puedan influir en la Calidad de los Servicios que se prestan en los aeropuertos de Aena en Brasil.

Entre los objetivos específicos en materia de calidad establecidos se encuentran algunos como la reducción de los tiempos de espera en la cola de seguridad entre 5 y 15 minutos, mejora del confort térmico y acústico, red wifi de calidad, etc.

Además, a lo largo de 2023, se evidencia que tras las obras de mejora en distintos aeropuertos de Aena en Brasil, la satisfacción de los pasajeros sigue una tendencia al alza.

Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética

Aena promueve la integración sistemática de la gestión de la calidad y evaluación periódica del desempeño del sistema de gestión de acuerdo con las necesidades y expectativas de las partes interesadas.

Para ello, en el Grupo Aena resulta de aplicación la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo. Aprobada por el más alto nivel de la organización, esta Política fue actualizada por última vez en diciembre de 2023. La Alta Dirección también está involucrada y comprometida con la consecución de los objetivos marcados en esta política, que utiliza los valores y estrategias de Aena como base para todos los miembros de la Sociedad.

Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena

Para dar cumplimiento a los compromisos adquiridos en la Política de la Calidad y la Política Medio Ambiente y Energética, Aena ha impulsado la implantación y certificación del Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI), certificado de acuerdo con las normas internacionales ISO 9001 e ISO 14001²²⁶.

La Dirección de Seguridad y Servicios de Aena es responsable de garantizar la calidad de los servicios del aeropuerto a través de sus divisiones de mantenimiento aeroportuario, asistencia en tierra, servicios y experiencia del pasajero, seguridad y servicios de navegación aérea.

Los Comités de Calidad mensuales tienen como objeto el seguimiento de los objetivos tanto cualitativos (Planes de Calidad) como cuantitativos (objetivos DORA) de los aeropuertos de la red, así como de la exposición y debate de novedades y estrategias en materia de calidad.

Por otra parte, los estándares de calidad del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido están diseñados teniendo en cuenta las mejores prácticas. El Aeropuerto ha sido acreditado por el programa Calidad del servicio aeroportuario del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), alcanzando el Nivel 1, y actualmente se encuentra en proceso de acreditarse en el Nivel 2.

²²⁶ Los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil prevén su certificación conforme a las normas ISO en 2025. En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton está certificado de acuerdo a las ISO 14001, 45001 and 50001 en materia de gestión del medio ambiente, seguridad en el trabajo y energía.

Colaboraciones con terceros

La calidad es un elemento clave en los criterios de selección de licitaciones, incluyendo los pliegos de contratación determinadas condiciones contractuales concretas para asegurar esta característica en el producto o servicio contratado²²⁷.

En Aena, dichos criterios de selección deben incluir obligatoriamente criterios relacionados con el desempeño mediante Service Level Agreement, según lo cual, puntúan más aquellos que aporten compromisos destinados a alcanzar determinados niveles de servicio.

Esta perspectiva ha facilitado que, con algunos proveedores, se hayan cerrado contratos de colaboración, -proyectos que toman la forma de alianzas en las que Aena y las empresas colaboradoras exploran y desarrollan los instrumentos necesarios para satisfacer las demandas detectadas para las que no se ha identificado una respuesta clara en el mercado-.

Asimismo, se ha continuado incluyendo la cláusula de formación en cultura aeroportuaria y diversidad con el objeto de dar a conocer una cultura de excelencia en la experiencia del pasajero. Esta formación deberá fomentarse entre todo el personal adscrito al servicio y que, por tanto, forme parte de la comunidad.

En su conjunto, los mecanismos establecidos favorecen la promoción de la innovación entre los proveedores, así como garantizar una respuesta rápida y eficaz a las demandas de clientes y usuarios.

La monitorización de la calidad del servicio se lleva a cabo a través del proceso de certificación mensual, mediante el seguimiento de indicadores que persiguen el cumplimiento de unos mínimos de calidad.

En Reino Unido, la calidad también es un elemento clave en los criterios de selección de las licitaciones realizadas. Durante 2023, se han propuesto algunas modificaciones en los requisitos de licitación para socios comerciales, con el fin de asegurar la mejor calidad de los servicios ofrecidos, como por ejemplo el nivel de calidad requerido en los informes medioambientales y la calidad de las medidas que determinan la ampliación de contratos.

En esta misma línea, en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, los Acuerdos de Nivel de Servicio (SLA - *Service Level Agreement*) establecen la realización mensual de encuestas de satisfacción de los pasajeros por parte de terceros. Éstas son definidas y auditadas por la ANAC.

Finalmente, es importante señalar que en base a lo anterior se han establecido acuerdos de colaboración con algunos proveedores con el fin de desarrollar herramientas que mejoren la satisfacción y la detección de la demanda.

Formación

A lo largo de 2023 el personal de Aena ha recibido el curso online "Introducción a la experiencia del pasajero" con el objeto de fomentar una cultura aeroportuaria en la Compañía que se centra en la atención a las necesidades del pasajero y a garantizar su satisfacción en todo el itinerario en el aeropuerto.

Se ha realizado, además, un curso piloto, de manera presencial y práctica con personal de Aena en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, durante el cual se expuso a realizar la función de información al pasajero tanto a personal que normalmente trabaja de cara al público como aquellos que no (*On Job Training*). Tras el éxito del curso en este aeropuerto se pretende extender a otros de la red, habiéndose realizado ya uno en el Aeropuerto de Palma de Mallorca con el mismo nivel de satisfacción que el realizado en Madrid.

Asimismo, se han impartido cursos relacionados con el sistema de gestión de la calidad y medioambiente y otros de sensibilización ambiental, que abordan aspectos como el ahorro energético, el uso eficiente de recursos o la gestión de residuos, entre otros.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone del mencionado "LLA Way", a través del cual, entre otros, los empleados que desarrollan su actividad en áreas relacionadas con el trato al cliente, tienen la posibilidad de recibir capacitación que les habilite a este fin.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se sigue trabajando en la detección de necesidades formativas así como en la gestión, evaluación y seguimiento de los resultados formativos para asegurar la adecuada cualificación del personal.

Como resultado de todo lo anterior, en 2023 han recibido formación en materia de experiencia del pasajero 3.548 empleados (6.492 en 2022), mientras que 5.688 empleados han recibido formación en sensibilización ambiental (1.752 en 2022) y 219 empleados han recibido formación sobre el Sistema de Gestión de la Calidad y Medioambiente (387 en 2022).

²²⁷ Ver capítulo 4.

Formación para la mejora de la calidad de los servicios

	2022				2023			
	España	Reino Unido*	Brasil	Total	España	Reino Unido*	Brasil	Total
Formación en materia de experiencia del Pasajero (Nº empleados)	5.604	679	209	6.492	2.557	148	843	3.548
Formación en sensibilización medioambiental (Nº empleados)	1.514	-	238	1.752	5.130	-	558	5.688
Formación en Sistema de Gestión de calidad y medio ambiente (Nº empleados)	149	-	238	387	109	-	110	219

*Información no disponible para Reino Unido.

6.6.2. Infraestructuras accesibles para todos

El Grupo Aena pone especial atención en cumplir con las necesidades de personas con capacidades especiales, ayudando a integrarlas en la actividad diaria y eliminando posibles obstáculos que dificulten la movilidad, comprensión y comunicación.

Los aeropuertos del Grupo Aena trabajan en el desarrollo de distintas medidas e iniciativas para garantizar la accesibilidad universal de las instalaciones.

Movilidad y asistencia al pasajero

Los aeropuertos de la red de Aena ofrecen un servicio de asistencia para personas con movilidad reducida (PMR)²²⁸. Esta asistencia se presta en todo el recorrido por la instalación aeroportuaria (salidas, llegadas y conexiones), así como en los diferentes puntos del proceso (facturación, controles de seguridad, embarque y desembarque, recogida de equipajes, traslados por la terminal, ubicación en el asiento asignado del avión, etc).

El servicio sin barreras ofrece asistencia de calidad, personalizado y gratuito para facilitar su estancia a todos los pasajeros, antes y después del vuelo.

En 2023 se ha producido una recuperación total de los niveles de tráfico y asistencia alcanzados en 2019, antes de la pandemia. El aumento de las asistencias del servicio sin barreras se desarrolla a la vez que aumenta la valoración media de las encuestas realizadas a pasajeros que solicitan el servicio, evidenciando la buena evolución de este servicio.

Las encuestas a pasajeros que se realizan de forma periódica en los aeropuertos españoles de Aena indican que el Servicio de Atención a PMR, conocido también como 'Sin Barreras', es el mejor valorado, con una puntuación de 4,95 sobre un máximo de 5.

²²⁸ El Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida debe ser solicitado cuando sea ciertamente necesario, puesto que su requerimiento de manera innecesaria puede repercutir en la calidad ofrecida a las personas que realmente lo necesitan.

Con el fin de poder asegurar la disponibilidad de recursos necesarios y favorecer la organización de los recursos disponibles para llevar a cabo los servicios con la mayor calidad posible, se han seguido reforzando los mensajes de información al pasajero con el objetivo de concienciarlo sobre la necesidad de solicitar la asistencia con antelación suficiente.

Es fundamental que el pasajero realice la petición del servicio al menos con 48 horas de antelación al vuelo especificando las necesidades, así como acudir con la antelación indicada (generalmente, 2 horas y media antes de su vuelo)²²⁹ para asegurar que la asistencia se preste con unos niveles de calidad e higiene adecuados y en los tiempos establecidos. Todo ello, en cumplimiento con el Reglamento (CE) nº 1107/2006, en el que se indica la necesidad de atender a personas con movilidad reducida.

En este sentido, se le exige a las empresas adjudicatarias el cumplimiento de requisitos en cuanto a la asistencia ofrecida, los medios técnicos y humanos necesarios disponibles, los tiempos de respuesta, la formación del personal o la atención y trato.

En 2023, se ha licitado el servicio PMR para 15 aeropuertos de la red, agrupados en 2 expedientes con una duración de 2 años.

La implantación de Aseos para Ostomizados se ha mantenido como prioridad, inaugurándose nuevos aseos para personas con ostomía.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, se han realizado importantes esfuerzos en materia de concienciación, como por ejemplo incluir aspectos relacionados con accesibilidad en la formación anual del personal del aeropuerto y un curso específico en calidad y atención al pasajero.

Otros proyectos en los que se está trabajando son alternativas para liberar carga de trabajo del Servicio de Asistencia sin Barreras, aportando autonomía a pasajeros que necesiten ayuda puntual (ubicación, idiomas, esperas o largas distancias): sillas autónomas, sillas de préstamo y *NaviLens* (señales análogas a código QR instaladas por zonas del aeropuerto para facilitar información en cualquier idioma del sitio específico donde se encuentra, a través de una app instalada en el móvil).

Aena está comprometida con la accesibilidad universal y por ello trabaja a diario para sensibilizar a su personal y adecuar sus instalaciones a las necesidades de los pasajeros, sus familiares y acompañantes.

Con el fin de que el paso por el aeropuerto no suponga un esfuerzo o una experiencia negativa, Aena trabaja para dar el mejor servicio a personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) y otras discapacidades invisibles.

El nuevo servicio de discapacidades invisibles, que se puede solicitar a través de la web de Aena, otorga acceso al pasajero que lo porte al control de seguridad dedicado a familias/PMR y permite al personal del aeropuerto identificar a las personas a través de un Distintivo de Discapacidades Invisibles facilitando y mejorando su experiencia en el aeropuerto²³⁰. Este sistema está en funcionamiento desde el 20 de abril en los 17 aeropuertos con más tráfico de la red y se pretende extenderlo progresivamente al resto. De esta forma, aquellas personas con discapacidades invisibles que decidan transitar por el aeropuerto de manera autónoma, tienen a su disposición una multitud de herramientas que se suman a este distintivo y que se pueden encontrar en el sitio web, permitiendo conocer de forma anticipada todo el proceso aeroportuario.

Asimismo, en 2023 se ha mantenido la línea de colaboración con entidades como CERMI y la Confederación de Autismo España²³¹, para analizar y evaluar conjuntamente las necesidades de accesibilidad a los servicios públicos, al transporte y al turismo de este colectivo. Igualmente, y además de las anteriores, Aena colabora con otras entidades sociales relevantes en el ámbito como FASOCIDE y ONCE.

Como en años anteriores, se siguen desarrollando jornadas de accesibilidad con los aeropuertos de forma, al menos, anual; cuyo objetivo es compartir el estado del servicio y compartir lo aprendido en materia de buenas prácticas y mejora del nivel del servicio. Este año se desarrollaron el día 9 de Febrero.

Destaca el trabajo en conjunto con la Federación de Asociaciones de Ostomizados de España (FAPOE), renovando anualmente el Convenio FAPOE.

²²⁹ En el caso de los aeropuertos españoles, la forma más adecuada para solicitar el servicio de asistencia PMR es a través de la compañía aérea o agente de viajes en el momento de hacer la reserva o compra de billetes. No obstante, también es posible hacerla a través de la página web de Aena, mediante el Servicio de Información y Atención de Aena (91 321 10 00), a través del buzón habilitado a tal fin (sinbarreras@aena.es) o a través de la App para dispositivos móviles de Aena. Para garantizar que la asistencia se preste con unos niveles de calidad adecuados y en los tiempos establecidos, es muy importante especificar las limitaciones del pasajero, realizar la petición con al menos 48 horas de antelación al vuelo y que el día del viaje el pasajero se presente en el Aeropuerto y avise de su llegada con al menos 2 horas y media de antelación. En Reino Unido, las reservas se pueden efectuar tal y como se explica en su web. En Brasil, se puede realizar la solicitud del servicio a través del enlace particular habilitado para cada uno de los seis aeropuertos. Ver capítulo "Enlaces de interés."

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton la mejor forma de solicitar el servicio es a través de la compañía aérea o la agencia de viaje. Aquellos usuarios que solicitan el servicio con 36 horas de antelación también reciben asistencia. Asimismo, se requiere que los pasajeros acudan al aeropuerto con al menos dos horas de antelación.

²³⁰ Esta medida también ha sido implementada en Reino Unido.

²³¹ Si bien, el convenio suscrito entre Aena y la Confederación finalizó en marzo de 2022.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se proporciona a los pasajeros con discapacidades ocultas un "sunflower lanyard"²³² en caso de que lo soliciten, como identificativo, y pueden requerir asistencia o apoyo adicional al pasar por la terminal. Asimismo, se organizan visitas previas a las instalaciones aeroportuarias para familias con dificultades a la hora de viajar.

Además, al igual que en España, en Reino Unido también se mantienen este tipo de colaboraciones y reuniones periódicas, por ejemplo *Alzheimer's Society*, *Hertfordshire Age UK*, *Action on Hearing Loss*, *Security Industry Association (SIA)*, *Colostomy UK*, *Autism Bedfordshire*, el Centro de Recursos para Discapacitados, la organización benéfica contra la diabetes JDRF Guía para Ciegos.

Durante 2023, se ha pretendido mantener la mejora de experiencia para distintos colectivos y se ha incluido nuevas cláusulas en los pliegos de servicios para sensibilización en accesibilidad. Concretamente la "Cláusula Diversidad y Cultura Aeroportuaria". Asimismo, se establece un programa de formación en temática de discapacidades invisibles para cada uno de los aeropuertos que comenzarán este año a hacer uso de dicho dispositivo.

	2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Solicitudes PMR (nº)	1.714.398	92.543	19.923	1.826.864	2.100.410	123.477	6.472	2.230.359

Por último, los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil disponen de medidas de accesibilidad enfocadas en facilitar la estancia de los pasajeros con dificultades especiales, como baños, superficies podotáctiles, pasamanos, elevadores y sillas de ruedas en los mismos. Asimismo, en los proyectos de renovación se implementan medidas adicionales de accesibilidad que van acompañadas de una consulta específica para su cumplimiento.

Comunicación

Garantizar la accesibilidad para todos los colectivos sigue siendo una de las prioridades de Aena. Se mantiene la línea de información y atención por chat para personas con discapacidad auditiva o del habla. A su vez, se pretende seguir avanzando con la implementación de Bucles de inducción magnética, tecnología que permite a los usuarios de audífonos, implantes cocleares u otras prótesis auditivas con microbobina recibir la información específica que requieren mediante una transmisión limpia del sonido desde la fuente al audífono. Además, algunos aeropuertos españoles, así como el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido cuentan con bucles o lazos de inducción magnética²³³.

Del mismo modo, la aplicación AenaMapas²³⁴ da la posibilidad de seleccionar la configuración PMR para el guiado por rutas accesibles a lo largo de las instalaciones, utilizando preferentemente el ascensor como conector entre plantas y evitando siempre las escaleras convencionales. En esta línea, destaca la iniciativa que se está llevando a cabo con Google para crear mapas de 360° de las instalaciones aeroportuarias con el fin de que los usuarios se puedan familiarizar de forma remota con el diseño del aeropuerto, así como con la ubicación de las instalaciones antes de su llegada a las mismas el día del su vuelo.

Asimismo, se mantiene la señalética actualizada en todos los aeropuertos para que sea comprensible por todo el espectro de personas que pudieran tener algún tipo de discapacidad.

Señalética

Se ha actualizado la señalética de todos los aeropuertos de la red de Aena para garantizar su comprensión por parte de todos los colectivos, incorporando íconos de audición, movilidad y personas de edad avanzada, entre otros.

En 2023, se han lanzado nuevas versiones tanto de la web pública de Aena como de la aplicación móvil correspondiente, adaptadas ambas a las posibles necesidades en materia de accesibilidad.

Accesibilidad web

Durante 2023 se ha perfeccionado la web pública y la aplicación móvil mediante diferentes actualizaciones. En el caso de AenaMaps se mantiene actualizada y renovada de manera que indique la ruta más óptima para el pasajero que necesite hacer uso de rutas accesibles a través de cualquiera de los aeropuertos. Asimismo, existe un chat a disposición de los usuarios con discapacidad auditiva, para que puedan contactar con la línea de atención al pasajero de Aena.

²³² Pueden solicitarlo con antelación a su llegada al Aeropuerto. El Aeropuerto de Londres-Luton también dona a las organizaciones locales cordones de girasoles asociados a personas con discapacidades ocultas para poder contribuir a la distribución y ayuda de forma gratuita a los usuarios de los servicios.

²³³ Se trata de una tecnología que permite a los usuarios de audífonos, implantes cocleares u otras prótesis auditivas con microbobina recibir la información específica que requieren mediante una transmisión limpia del sonido desde la fuente al audífono. En Reino Unido se cuenta con alrededor de 130 bucles de inducción magnética alrededor del edificio de la terminal, además de algunos bucles de inducción magnética portátiles para poder llevarlos a un cliente en caso de que sea necesario.

²³⁴ Implementado en los 7 aeropuertos españoles con mayor volumen de pasajeros, si bien, se irá implementando de forma progresiva al resto de aeropuertos de la red.

En el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, todas las páginas web se han desarrollado mediante el uso del lenguaje HTML 5 y CSS, para la mejora de la visualización.

6.6.3. Principales reconocimientos recibidos en 2023 por la calidad de los servicios

El compromiso de Aena con la calidad de sus servicios y la accesibilidad de los mismos se ha visto reflejado este 2023 en la obtención de diversos premios. Tanto en materia de autismo, como de accesibilidad en general.

Los premios anuales Premios ASQ de *Airport Council International* (ACI) reconocen la excelencia de los aeropuertos en la experiencia del cliente basándose en los resultados de las encuestas a pasajeros. En 2023, 8 aeropuertos de Aena han sido galardonados en diferentes categorías a nivel Europeo:

- El Aeropuerto de Palma de Mallorca, reconocido por el Consejo Internacional de Aeropuertos como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de instalaciones de entre 25 y 40 millones de viajeros.
- El Aeropuerto de Pamplona, Aeropuerto Internacional Región de Murcia, Aeropuerto de Asturias, el Aeropuerto de Reus y el Aeropuerto de El Hierro han sido reconocidos por el Consejo Internacional de Aeropuertos como Mejor Aeropuerto de Europa de menos de 2 millones de pasajeros.
- El Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández, reconocido por el Consejo Internacional de Aeropuertos como Mejor Aeropuerto de Europa de entre 15 y 25 millones de pasajeros. Además ha sido galardonado con el "Accesible Airport Award" de Europa, concedido por ACI Europe por su labor y compromiso para conseguir un aeropuerto más accesible para personas con discapacidad y movilidad reducida.
- El Aeropuerto de Menorca, reconocido por el Consejo Internacional de Aeropuertos Europeo (ACI Europe) como Mejor Aeropuerto de Europa de menos de 5 millones de pasajeros.
- El Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat han sido reconocidos por el Consejo Internacional de Aeropuertos Europeo (ACI Europe) con una mención especial en la categoría de más de 40 millones de pasajeros, por su compromiso con la mejora de la experiencia del usuario en sus instalaciones. De la misma manera, también se ha reconocido su trabajo en materias de sostenibilidad, innovación, eficiencia operativa y resiliencia.

- Adicionalmente se han otorgado otros galardones ASQ : El Aeropuerto de Pamplona y el Aeropuerto de Murcia han sido reconocidos como los aeropuertos más limpios de Europa. El Aeropuerto de Murcia y el Aeropuerto de Reus han sido reconocidos como los aeropuertos con el trayecto más fácil de Europa. Por último, el Aeropuerto de El Hierro ha sido reconocido como el aeropuerto con el personal más dedicado de Europa.

Por otro lado, el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha sido elegido por los usuarios como el décimo Mejor Aeropuerto del Mundo en los *World Airport Awards 2023* de *Skytrax*.

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha sido elegido por los usuarios en los premios *World Airport Awards 2023* de *Skytrax* como el 2º Mejor Aeropuerto del sur de Europa, 3º Mejor Aeropuerto entre 50-60 millones de pasajeros del mundo y el 5º Mejor Aeropuerto de Europa.

El Aeropuerto de Barcelona ha sido elegido como el 3º mejor Aeropuerto entre 40-50 millones de pasajeros y el 4º mejor Aeropuerto del sur de Europa. Destacar también el Aeropuerto de Málaga, el cual ha sido elegido como el 6º mejor Aeropuerto del sur de Europa.

Otros premios obtenidos que no están relacionados con la calidad de los servicios son:

- Capital Radio ha reconocido a Aena con el Premio a la Excelencia en Sostenibilidad por su compromiso con el medioambiente y su lucha contra el cambio climático para lograr unos aeropuertos más sostenibles.
- Aena ha sido reconocida con el sello "T de Transparente", premio otorgado por la Fundación HAZ y que reconoce la calidad de la información fiscal publicada.
- Premio Amigo del Autismo, entregado por la Confederación de Autismo de España.
- En el Aeropuerto de Reino Unido, se ha obtenido la acreditación ACI CX (Nivel 1) y se han recibido nominaciones para ser finalistas en los Premios a la experiencia del cliente del Reino Unido. Además, ha sido elegido como el mejor aeropuerto de Reino Unido por los lectores de la revista *Condé Nast Traveller*.
- En Brasil, cinco aeropuertos de Aena fueron candidatos a los premios "Aeropuertos Sostenibles" de ANAC. En concreto, el Aeropuerto Campina Grande- Presidente João Suassuna fue tercer finalista en su categoría.

6.7 Comunicación y evaluación de la satisfacción del cliente

6.7.1. Evaluación de la satisfacción de los clientes

Con la finalidad de conocer la satisfacción de pasajeros, clientes, compañías aéreas y empresas concesionarias, así como sus expectativas, Aena utiliza distintas herramientas que miden la calidad de los servicios ofrecidos: encuestas de *Calidad del servicio aeroportuario* (ASQ)²³⁵, dispositivos *Happy or Not*, o grupos de trabajo, entre otros.

En base a los resultados obtenidos se trabaja en una mejora continua y máxima eficiencia de los servicios, el diálogo con los grupos de interés, la implementación de recomendaciones y planes de acción alineados con el compromiso de Aena de mejorar constantemente la experiencia del cliente.

Concretamente, en relación a los indicadores de calidad, durante 2023 se obtuvieron los siguientes resultados en las encuestas ASQ respondidas por los usuarios.

Evaluación de la calidad (escala de 1 a 5)

	2022 ^(A)			2023		
	Calidad de servicios a pasajeros Valor de referencia: 4,12	Calidad locales comerciales	Calidad de restauración	Calidad de servicios a pasajeros Valor de referencia: 4,08	Calidad locales comerciales	Calidad de restauración
España ^(B)	4,08	3,49	3,63	4,13	3,56	3,68
Reino Unido ^(C)	3,96	3,59	3,69	4,03	3,82	3,89
Brasil	-	-	-	4,26	3,66	3,17
Objetivo para el ejercicio siguiente	4,00					

^(A) En Brasil, no se dispone del dato agregado. Cada aeropuerto realiza sus propias evaluaciones de calidad, obteniendo los resultados correspondientes utilizando el estándar definido por la PEA.

^(B) En España, participan en estas encuestas los 34 aeropuertos de mayor tráfico de la red en España.

^(C) Resultados de las encuestas ASQ realizadas en el tercer y cuarto trimestre. El Aeropuerto tiene previsto fijar objetivos en el próximo año.

²³⁵ ASQ (Airport Service Quality) es un programa de estudios sobre satisfacción de pasajeros dirigido por ACI (Airport Council International), en el que participan 386 aeropuertos de 95 países, mediante el cual cada aeropuerto tiene la oportunidad de estudiar la satisfacción de sus pasajeros a lo largo del año en curso, comparando, además, sus resultados con los de otros aeropuertos de su entorno. El dato del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido es relativo al periodo enero-noviembre.



Satisfacción y percepción pasajeros



Satisfacción y percepción de aerolíneas: marketing aeroportuario



Relación con empresas concesionarias: marketing comercial

Expectativas detectadas

Precios competitivos en restauración.
Eficiencia del personal.
Tiempo de espera mínimo (facturación, control de seguridad, etc.).
Descuentos en servicios.
Instalaciones cómodas.
Puntos de recarga dispositivos electrónicos.
Buena conectividad WIFI.
Ausencia de costes sobrevenidos.
Limpiezas.
Amabilidad del personal.
Opciones de entretenimiento y ocio.

Oferta Premium.
Procedimientos de trabajo eficientes y coordinados.
Calidad del servicio adecuada al precio.
Colaboración activa.
Información operativa y de análisis de mercados Potenciales.
Incentivos y descuentos.
Prioridades operativas (servicios especiales a clientes).
Ayuda a movilidad del pasajero (wayfinding).

Requisitos contractuales claros, alcanzables y estables.
Transparencia.
Igualdad de trato.
Agilidad en las tramitaciones.

Principales herramientas para conocer las expectativas de los usuarios

Red de aeropuertos españoles

Encuestas ASQ
Dispositivos de *Instant Feedback* (en la actualidad de *HappyOrNot*): limpieza de los aseos, la amabilidad del personal de seguridad y el tiempo de recogida de equipajes en 33 aeropuertos de la red. Aparcamientos y en 18 aeropuertos donde se ofrece el Servicios de Salas VIP. gestionadas por Aena.
Seguimiento y gestión de RQS.
Seguimiento y gestión de consultas de pasajeros.
Encuestas EMMA.
Seguimiento de indicadores de procesos.
Indicadores DORA: tiempos de respuesta de los distintos procesos del aeropuerto, disponibilidad de equipos, tiempos de entrega de equipajes, etc.
Seguimiento y gestión de interacciones en RRSS.

Grupos de trabajo/sesiones de expertos.
Análisis de satisfacción y percepción de la calidad de aerolíneas.
Encuestas a compañías.
Contacto directo/ reuniones.
Asistencia a foros y conferencias especializadas.
Indicadores asociados a procesos con compañías.
Comité de usuarios y comisiones mixtas de seguimiento.

Reuniones de seguimiento periódicas.
Conferencias de Marcas (encuentros profesionales donde exponemos la oferta global del aeropuerto).
Intercambio de encuestas periódicas y estadísticas.
Mystery shopper y recogidas de opinión en Salas VIP.
Portal Aena Empresas.
Campañas de animación, promoción y dinamización de Zonas Comerciales.
El Club de Fidelización ha superado 2,1 millones en 2023.
Grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio.
Análisis de resultados del servicio prestado (atributos comerciales de las encuestas ASQ y seguimiento de gestión de RQS).
Encuestas servicios comerciales.

Principales herramientas para conocer las expectativas de los usuarios

Reino Unido

Junta de transformación de la experiencia del cliente.
 Foro de Accesibilidad para consultas con usuarios de PRM y organizaciones benéficas.
 Encuestas ASQ durante los dos últimos trimestres de 2023.
 Recogida de comentarios de los clientes en tiempo real (*FeedbackNow*) en distintos puntos (seguridad, facturación, baños, inmigración y recogida de equipajes).
Programa Mystery Shop está de vuelta en la estrategia CX Walkarounds de calidad.

Comité de operadores aeroportuarios.

Brasil

Encuestas PSP (encuestas de satisfacción del pasajero).
 Encuesta de Aseguramiento de la Calidad y Satisfacción del Pasajero - además de los canales de comunicación descritos anteriormente.
 Controles y monitoreo de los indicadores de calidad del servicio.
 Encuestas complementarias.

Comité de operadores aeroportuarios.
 Establecimiento de consultas con aerolíneas y definición de niveles de acuerdo de servicio - SLA.

Reuniones de seguimiento periódicas.
 Intercambio de encuestas periódicas y estadísticas.
 Grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio.
 Análisis de resultados del servicio prestado - de acuerdo con los requisitos comerciales de las encuestas ANAC.
 Encuestas servicios comerciales.
 Inspecciones y seguimiento diarios de los niveles de contrato de calidad de servicio (SLA) y sus Indicadores de Desempeño (KPIs) para contratos relacionados con la gestión y control de calidad de terceros y subcontratistas

6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes

(GRI 2-29)

El Grupo Aena informa a todos los clientes y proveedores sobre sus derechos y obligaciones antes de la celebración de un contrato y durante su ejecución a través de:

- La página web²³⁶ de Aena proporciona información útil para los pasajeros relativas a eventuales incidencias en su viaje y sus derechos como el derecho a la información en la salida y en las etapas del viaje, derechos a reembolsos, reclamaciones y compensaciones, derecho a no ser discriminados, así como los derechos de las personas con discapacidad o PMR y responsabilidad en caso de accidentes.
- En Reino Unido, existen puntos de información específicamente diseñados para facilitar la comunicación sobre estos temas de forma directa o a través de medios digitales.
- En Brasil, los aeropuertos disponen de diferentes canales de comunicación para informar sobre los derechos y obligaciones de los pasajeros, entre los cuales destacan; las pantallas y mostradores de información en los aeropuertos y el Servicio de Atención al Cliente.

6.7.3. Mecanismos de reclamación

(GRI 2-25; 2-26; 2-29; 3-3; 416-2; 417-1; 417-2; 417-3)

Gestión de quejas y reclamaciones

Cualquier pasajero que quiera interponer una queja o reclamación relacionada con algún servicio del Grupo Aena puede hacerlo a través de distintos canales.

Para facilitar la presentación de estas quejas o reclamaciones, se pone a disposición de los pasajeros:

- En la web de Aena, a través del Portal de Servicios Telemáticos, que contiene una sección específica para el envío de reclamaciones, quejas y sugerencias²³⁷. Asimismo, a través de las hojas de reclamaciones, disponibles en distintos puntos de los aeropuertos, los usuarios pueden remitir sus escritos a través de organismos y canales oficiales admitidos según el procedimiento de Aena a tal fin.

- Redes sociales: se abordan de manera generalizada dado que no están incluidos en el procedimiento de gestión de quejas y reclamaciones. Sin embargo, el Grupo Aena lleva a cabo un seguimiento de los comentarios recibidos en los perfiles en redes sociales (Twitter y Facebook, así como Instagram en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton y Aena Brasil, y LinkedIn en el caso de Aena Brasil).
- En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton pone a disposición de los usuarios una página web específica (*Feedback-form London Luton Airport*) a través de la cual pueden tramitar las reclamaciones mediante un formulario online. Además, existen hojas de reclamación a disposición de los pasajeros en distintos puntos de los aeropuertos.
- El Canal de Ouvidoria en los aeropuertos de Aena en Brasil está habilitado para recibir propuestas de mejoras relacionadas con los servicios aeroportuarios ofrecidos, funcionando como puente entre el usuario y la unidad técnica. Asimismo, se dispone del correo electrónico ouvidoria@aenabrasil.com.br²³⁸.

Para ello:

- Existe en España, en todos los aeropuertos de Aena, procedimientos de atención de quejas y departamentos especializados en la atención y experiencia al pasajero para garantizar la correcta atención de las mismas. Además, la gestión de quejas se supervisa internamente mediante evaluaciones realizadas por el director de cada aeropuerto.
- A su vez, se llevan a cabo evaluaciones específicas de forma centralizada en función del cumplimiento de DORA, previo a auditoría de AESA.
- En Reino Unido, actualmente no se cuenta con un procedimiento de gestión de quejas y reclamaciones, aunque se intenta dar respuesta a las solicitudes y reclamaciones en menos de 48 horas, gestionándose a través de sus compañías aseguradoras. Actualmente se utiliza *Dynamics 365* para gestionar las comunicaciones con sus clientes, permitiendo registrar y generar los informes correspondientes para su seguimiento.
- En Brasil, una vez registrada la demanda, se realiza un análisis de la misma (contenido mínimo necesario para la tramitación de la manifestación y competencia del órgano). Posteriormente, se remite el mensaje a la unidad técnica la cual debe dar respuesta en el tiempo establecido. Con ello:
 - Se analiza y verifica si cumple con lo solicitado y, de ser así, envía la respuesta al usuario;

²³⁶ Ver capítulo "Enlaces de interés."

²³⁷ Ver apartado "2.1.4. Consultas ambientales" en el caso de consultas de índole medioambiental.

²³⁸ En Brasil, el Sistema de Gestión también aborda las relaciones con los usuarios del aeropuerto, con el objetivo de brindar información a los ciudadanos sobre la Institución Defensora del Pueblo y su relación con consumidores, proveedores, empleados, comunidad y usuarios. La obligación de Aena Brasil es mantener un sistema de servicio físico y electrónico para el usuario y un defensor del pueblo para investigar quejas, reclamaciones, solicitudes de información, sugerencias y felicitaciones en relación con la ejecución del Contrato de Concesión. Y, además, el Plan de Exploración Aeroportuaria - PEA establece la obligación de implementar un "sistema de registro y tratamiento de demandas relacionadas con la prestación del servicio".

- Si la respuesta no cumple con lo solicitado o lo cumple parcialmente, se solicita a los Responsables Técnicos y Direcciones Aeroportuarias que aclaren o complementen la respuesta.
- Se traslada la información al usuario.

En España, en 2023, el total de quejas y reclamaciones recibidas ha ascendido a 14.760, un 14 % menos que el año anterior. Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, el total de quejas y reclamaciones ascendió a 8.343 (5.488 en 2022) y en los aeropuertos de Aena en Brasil 268 (192 en 2022).

Aena España responde, en primera instancia, a las reclamaciones referidas a su gestión aeroportuaria, en menos de 5 días (4 días hábiles a efectos prácticos)²³⁹. A este respecto, el 99,6% de las reclamaciones han sido abordadas y respondidas dentro de ese plazo.

En Brasil, el plazo máximo para dar respuesta a las reclamaciones y quejas recibidas son 16 días (lo cual se ha cumplido en el ejercicio 2023).

Además, siempre que proceda se realizan las compensaciones económicas correspondientes. Como muestra de ello, en 2023 las compensaciones económicas derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial en España, Reino Unido y Brasil han ascendido a un total de 35.065,72 € (57.787,70 € euros en 2022)²⁴⁰.

La Compañía también lleva a cabo un seguimiento de las quejas y reclamaciones recibidas en los perfiles en redes sociales (Twitter y Facebook, así como Instagram en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton y Aena Brasil, y LinkedIn en el caso de Aena Brasil). A través de estos canales, los aeropuertos españoles han recogido en 2023 un total de 2.379 quejas (3.435 en 2022)²⁴¹, mientras que en Reino Unido se han recibido 5.768 notificaciones (5.747 en 2022) y en Brasil 257 (498 en 2022).

Asimismo, la Compañía pone a disposición de las compañías aéreas, agentes de handling, concesionarios de actividades comerciales o clientes inmobiliarios herramientas de recogida de opinión en las Salas VIP, basadas en la Plataforma *Happy or Not*²⁴². A través de esta plataforma se recoge el feedback de los usuarios de manera continua a nivel de cada aeropuerto. Estas valoraciones y comentarios de los usuarios de las Salas VIP son tenidos en cuenta en la toma de decisiones de mejora de la calidad de la Salas que se realiza conjuntamente con las empresas gestoras de las mismas.

Otros indicadores específicos

En el año 2023, Aena ha tenido constancia de un único caso de incumplimientos de normativas o códigos voluntarios relacionados con impactos de las categorías de productos y servicios en la salud y la seguridad (0 en 2022).

Por otro lado, al igual que en el ejercicio anterior, Aena no ha tenido constancia de casos de incumplimientos de normativas o códigos voluntarios relacionados con:

- Información y etiquetado que se facilita a los usuarios sobre el servicio, en ninguna de las empresas del Grupo.
- Comunicaciones de marketing, en ninguna de las empresas del Grupo.

En relación a incumplimientos de normativas o códigos voluntarios relativos a los impactos en la salud y seguridad de los servicios, se han detectado 2 en las filiales de Aena en Brasil (al igual que en 2022), que corresponden a incumplimiento de un código voluntario.

Por último, en las filiales de Aena en Reino Unido no se tiene constancia de casos de incumplimiento por los motivos anteriormente mencionados, al igual que en 2022.

²³⁹ En Reino Unido, no disponen en la actualidad de un procedimiento de gestión de quejas y reclamaciones, si bien tratan de responder todas las peticiones y quejas en menos de 5 días laborables, siendo gestionadas a través de sus compañías de seguro. Actualmente utilizan Dynamics 365 para gestionar las comunicaciones con sus clientes, permitiéndoles registrar y generar los informes correspondientes para su seguimiento.

²⁴⁰ El importe incluye posibles gastos incurridos de peritos y/o letrados. Se incluyen tanto reclamaciones de responsabilidad civil de daños personales como las de daños materiales de importe superior a 9.000 €. La resolución de los daños personales no se produce hasta que el reclamante recibe el alta médica. En los casos que acaban judicializados la resolución no se produce hasta que se dicta sentencia firme.

²⁴¹ En España, las quejas recibidas a través de redes sociales y buzones se abordan de manera generalizada dado que no están incluidos en el Procedimiento de Gestión de Quejas y Reclamaciones.

²⁴² En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha sustituido los dispositivos Happy or Not por FeedbackNow para medir en tiempo real la satisfacción del cliente.

Principales datos de quejas y reclamaciones

Indicador	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Contrato de transporte	587	1.129	1.256	0		0	3	0	0	590	1.129	1.256
Handling	248	349	411	255	717	355	0	0	11	503	1.066	777
Sistemas de información	251	663	701	0		0	1	6	19	252	669	720
Instalaciones	319	554	978	35	96	163	150	63	85	504	713	1.226
Servicios de seguridad	1.035	2.000	2.442	147	354	501	52	29	28	1.234	2.396	2.971
Servicios complementarios	587	944	1.410	1.984	1.801	3.444	0	9	13	2.571	2.755	4.867
Accesos	36	31	31	51	94	0	3	0	0	90	125	31
Daños y robos	138	271	357	28	136	291	0	1	0	166	408	648
Varios	163	151	185	48	124	1.486	198	75	106	409	337	1.777
Servicios comerciales y de restauración	123	216	251	90	1.725	1.169	12	8	6	225	1.951	1.426
Aparcamientos	569	6.612	6.738	89	441	934	3	1	0	661	7.054	7.672
Total	4.056	12.920	14.760	2.727	5.488	8.343	422	192	268	7.205	18.603	23.371

7- Innovación



(GRI 2-22; 3-3)



Compromiso con los ODS



Principales avances en Innovación en 2023

Ejecución del Plan Estratégico de Innovación.
 Despliegue de sistemas de identidad digital.
 Despliegue proyectos Aena Ventures primera edición
 Segunda edición Aena Ventures
 Proyectos Pilotos.
 Ejecución proyectos SESAR 3

Plan Estratégico de Innovación

3 programas:
 De pasajero a Cliente.
 Uso eficiente de recursos.
 Más allá del aeropuerto

Ecosistema de innovación

Aena Ventures
 Programa INNOVA
 Vigilancia Tecnológica
 SESAR 3
 Trabajo en colaboración con partners
 Grupos de trabajo internacionales

Incluye más de 80 proyectos para el periodo 2021-2026

Segunda edición Aena Ventures



514 propuestas de 40 países, de las cuales 5 están participando en la fase de aceleración

Formación



428 empleados con más de 6.000 horas de formación específica en innovación

Inversión



En proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2023 ha superado los 38,9 millones de €

7.1. La gestión de la innovación en Aena

(GRI 3-3)

7.1.1. Plan Estratégico de Innovación

Aena sigue apostando de manera decidida por la innovación, ejecutando y dando a conocer su Plan Estratégico de Innovación y Transformación Digital, aprobado a finales de 2021, caracterizado por ser transversal a toda la Compañía. La visión de Aena es ser referente en el uso de tecnología para optimizar la experiencia del cliente, aumentar la eficiencia operativa y desarrollar negocio alrededor de la movilidad sostenible.

El Plan establece los objetivos cualitativos y cuantitativos de la organización en esta materia, convirtiendo la innovación en un pilar fundamental de la gestión de los aeropuertos.

- El Plan se afianza en 3 programas:
 - De pasajero a Cliente.
 - Uso eficiente de recursos.
 - Más allá del aeropuerto.

Cada programa estratégico se materializa en una serie de líneas, ámbitos y proyectos concretos que permiten analizar en detalle las diferentes tecnologías y su adaptación al sector y a la Compañía.

La innovación es abierta, dinámica y transversal. Trata de contar con la participación de todos los actores implicados (usuarios, clientes, proveedores, socios, emprendedores, universidades, centros de investigación, empleados...), aprendiendo de ellos, trabajando de forma conjunta en la búsqueda de soluciones a los nuevos retos planteados y problemas existentes, compartiendo riesgos en proyectos piloto e inspirándose en los mejores.

Para ello, Aena cuenta con distintas herramientas que ayudan a fomentar la innovación. Desde el punto de vista interno, los premios Innova favorecen canalización del talento de los trabajadores de Aena. Desde el punto de vista externo, se emplean herramientas como la colaboración con empresas para el desarrollo de proyectos piloto, la participación en proyectos con organismos europeos y el programa Aena Ventures.

El Plan Estratégico de Innovación de Aena, afianza el compromiso de Aena con la Innovación

Programa estratégico		
De pasajero a cliente	Uso eficiente de recursos	Más allá del aeropuerto
Explotar los datos para alcanzar el conocimiento individual de los pasajeros que utilizan el aeropuerto con el fin de ofrecerles una experiencia personalizada.	Automatizar los procesos de gestión aeroportuaria y evolucionar hacia modelos as-a-service.	Explorar nuevas áreas de negocio alrededor de la movilidad sostenible.
Indicadores		
Ingresos comerciales por cliente	Costes por pasajero	
	Costes por operación	Nuevos ingresos por negocios adicionales
NPS del cliente	Tiempo de rotación aeronave	



Ser referente en el uso de tecnología para optimizar la experiencia del cliente, aumentar la eficiencia operativa y desarrollar negocio alrededor de la movilidad sostenible.
Ingresos comerciales por cliente sostenible.

7.1.2. Ecosistema de innovación

Para potenciar el desarrollo de avances y propuestas, Aena trabaja en alianza con distintos partners (empleados, proveedores, startups, ayuntamientos o universidades, etc.). Como prueba de ello, la Compañía ofrece la posibilidad de realizar pruebas de concepto en nuestros aeropuertos sobre nuevas tecnologías y procesos, con el fin de encontrar soluciones y alternativas innovadoras para el negocio aeroportuario. A este respecto, en 2023 se ha realizado la segunda convocatoria para startups del programa “Aena Ventures”²⁴³ que recibió 514 propuestas procedentes de 40 países. De todas ellas, 5 han sido seleccionadas para participar en el programa de aceleración, adecuando sus propuestas para desplegar una prueba de concepto con clientes reales, permitiendo analizar la viabilidad de las iniciativas y de su futura implantación en los Aeropuertos de Aena.

En el futuro, Aena apuesta por dar continuidad a este programa de innovación abierta con el objetivo de atraer nuevas ideas de empresas ágiles e innovadoras.

A nivel interno, los premios INNOVA permiten detectar y poner en común buenas ideas y prácticas dentro de la red. Durante 2023 se ha realizado la quinta edición de los premios, donde han podido participar los empleados de Aena España, Reino Unido y Brasil, y para la que se han propuesto las siguientes categorías: mejores prácticas, transformar la experiencia de cliente, nuevos negocios, uso inteligente de recursos y sostenibilidad ambiental y social. Se han recibido 224 propuestas procedentes de los servicios centrales y de 30 aeropuertos de la red.

Formación

Como una de las principales palancas de la innovación y el cambio cultural, Aena ha puesto en marcha en 2023 actividades formativas que permitan a los empleados adquirir las capacitaciones necesarias para integrar la innovación como motor de la empresa. Para ello se han implementado diferentes niveles de formación en innovación, digitalización, venture capital y procedimientos de gestión “agile” de proyectos, entre los que se encuentran master de posgrado, seminarios y cursos de formación interna de carácter técnico.

La formación en nuevos métodos de trabajo transversal, así como nuevas tecnologías, han sido las áreas donde se ha puesto especial atención para fomentar la innovación en la compañía.

Los datos de formación en áreas específicas de innovación en 2023 han sido 428 personas con más de 6.000 horas de formación.

Esfuerzo y colaboración con empresas especializadas

La inversión realizada en proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2023 ha superado los 38,9 millones de € (27,1 millones de € en 2022).

Aena ha iniciado en 2023 16 nuevos Acuerdos de Colaboración en conjunto con diferentes entidades y empresas en materia de Innovación a nivel privado, y se han presentado 4 propuestas de proyectos a convocatorias de subvención nacional e internacional de I+D+i en distintos consorcios.

7.2. Avances en 2023

En 2023, el principal objetivo en materia de innovación ha sido ejecutar el Plan Estratégico de Innovación cuyo alcance engloba el periodo 2021-2026.

Entre los principales avances en Innovación del año 2023 se encuentran:

- Ejecución del Plan Estratégico de Innovación y Transformación Digital. Se trata de un plan transversal a la organización que recoge las principales tecnologías sobre las que trabajar en los próximos años, con el foco puesto en la digitalización del pasajero y las infraestructuras, buscando nuevas oportunidades en el entorno del negocio aeroportuario. El Plan incluye más de 80 proyectos para el periodo 2021-2026.
- Sistemas de identidad digital. En octubre de 2023 inició en producción el servicio de biometría en varios aeropuertos de la red. El servicio permite acceder a puntos de control del aeropuerto (filtro de seguridad y embarque) por reconocimiento facial sin necesidad de mostrar documentación de identidad ni tarjeta de embarque. El servicio de biometría estará inicialmente disponible con cuatro aerolíneas, y durante 2024 está previsto incorporarlo a más aeropuertos de la red.
- Drones y Advance Air Mobility. En 2023 Aena ha continuado con la estrategia de analizar y probar el uso de drones para tareas de mantenimiento e inspección en aeropuertos, tanto con colaboración externa como en propio, al haberse registrado Aena como operador de drones en 2021. También se ha iniciado la colaboración con varios stakeholders del ecosistema Advanced Air Mobility, con el objetivo de analizar la integración de este nuevo concepto de movilidad en entorno aeroportuario.
- Aena Ventures 1. Durante 2023 se han desarrollado 3 de las iniciativas aceleradas en la primera edición de Aena Ventures, lanzada en 2021. Las iniciativas que se han desplegado en los aeropuertos de A.S. Madrid Barajas y J.T Barcelona El Prat son:
 - Oli: Chatbot de comunicación con pasajeros, en 8 idiomas que incluye un módulo de IA para mejorar la comunicación con clientes. .

²⁴³ Ver capítulo “Enlaces de interés.”

- Aena Mobility: Plataforma de movilidad, con usabilidad door to gate con distintos modos de transporte.
- ChinaSpain: Iniciativa de mejora de la experiencia del pasajero chino en los aeropuertos de la red de Aena.

En paralelo, en 2023 se ha lanzado la segunda edición de Aena Ventures, donde se ha comenzado a acelerar a las siguientes startups: Stress Free Car Rental, Copenhagen Optimization, Bag ID, Deusens y Hovyu.

- **Proyectos Piloto.** Proyectos demostrativos medibles y con resultados tangibles a corto plazo, realizados mediante acuerdos de colaboración con diferentes partners tecnológicos que nos permite atraer innovación externa, aportando beneficios mutuos, como ejemplo:
 - Dron para detección de FODs (Foreign Object Debris) en el aeropuerto de San Sebastián: Se ha probado el uso de un dron con un software de análisis de video e inteligencia artificial para detección automática de FODs en pista. A su vez, el dron se ha conectado a una red 5G desplegada en el aeropuerto para poder monitorizar los resultados de la detección en tiempo real.
 - Pasarelas autónomas: Proyecto para analizar las posibilidades de automatizar la operación de las pasarelas, mejorando su eficiencia, seguridad y sostenibilidad. El proyecto se está llevando a cabo en el aeropuerto de Vigo y consta de varias líneas de investigación, entre las que destacan el análisis de mejoras en el reposicionamiento de la pasarela para la operación siguiente y la detección de obstáculos con distintas tecnologías.
 - Climatización inteligente: Proyecto piloto desarrollado en el Aeropuerto de Valencia, basado en la integración de un módulo de IA (Inteligencia Artificial) a las infraestructuras actuales para la mejora de la eficiencia energética en el ámbito de la climatización, favoreciendo además la reducción de costes, la reducción de emisiones, garantizando la calidad del aire y mejorando la experiencia del cliente en el edificio terminal al adecuar la temperatura y la humedad del aire en el entorno a las necesidades de las personas.

- Quioscos de autofacturación: Proyecto piloto desarrollado en el Aeropuerto de Málaga, en el cual se prueban nuevos equipos de auto servicio para pasajeros, de forma que puedan realizar por si mismos la emisión de la cinta de equipaje, así como pesaje del mismo. Este piloto favorecerá la experiencia de los clientes, desacoplando el proceso de pesaje y emisión en la cinta de maleta de las zonas de facturación y evitando por lo tanto aglomeraciones en las mismas, a la vez que permitirá un mayor flujo de pasaje atendido en los mostradores de entrega de equipaje, disminuyendo tiempos de espera y por lo tanto mejorando la experiencia de los clientes.

- **Proyectos financiados.** En 2023 se han iniciado, continuado, y finalizado algunos de los proyectos financiados por programas tanto nacionales e internacionales. Entre ellos se encuentran:
 - PRAETORIAN (H2020): Ha tenido como objetivo aumentar la seguridad y resistencia de las infraestructuras críticas europeas, facilitando la protección coordinada de las infraestructuras críticas interrelacionadas frente a las amenazas físicas y cibernéticas combinadas. Para ello, el proyecto ha proporcionado un conjunto de herramientas multidimensionales (económicas, tecnológicas, políticas, sociales), específicas para cada instalación.
 - EUREKA (SESAR 3): tiene como objetivo permitir la inclusión de la Movilidad Aérea Innovadora (IAM) en todos los tipos de espacio aéreo con un enfoque en las operaciones de Vertipuertos, teniendo en cuenta los principales actores del ecosistema. Los vuelos de validación se realizarán entre los aeropuertos de Palma de Mallorca y Menorca.
 - OPERA (SESAR 3): permitirá operaciones seguras y eficientes de Movilidad Aérea Innovadora (IAM) en todo tipo de espacio aéreo y condiciones mediante la validación de tres escenarios diferentes, teniendo en cuenta taxi aéreo pilotado y carga no tripulada, que incluyen contingencia y situaciones no nominales. Los vuelos de validación se realizarán entre los aeropuertos de Málaga y Granada.
 - ECONPAVE (Colaboración Público Privada MICIN): Tiene como objetivo desarrollar un primer prototipo experimental que sirva de herramienta inteligente para la gestión de los pavimentos aeroportuarios capaz de tomar sus propias decisiones a partir de los datos en tiempo real obtenidos de los sensores incorporados en los materiales o colocados en el pavimento durante su construcción.

También cabe destacar la participación activa de Aena como miembro fundador del programa SESAR 3, asociación europea institucionalizada entre socios de los sectores público y privado que se sirve de la investigación y la innovación para acelerar la materialización de la idea del cielo europeo digital.

- **ACI Europe Innovation Forum:** En 2023, ACI Europe creó el Innovation Forum, un nuevo grupo de trabajo internacional para que aeropuertos europeos colaboren en temas relacionados con innovación. Aena, en su apuesta por la colaboración con aeropuertos internacionales para impulsar la innovación, lidera este grupo de trabajo durante los años 2023 y 2024. Los objetivos principales del grupo son:
 - Establecer y promover una agenda y estrategia de innovación para la industria aeroportuaria basada en las iniciativas o planes de innovación clave de los aeropuertos miembros del foro.
 - Identificar y abordar las brechas políticas, regulatorias y de financiación que tengan relación con innovar en aeropuertos.
 - Facilitar el intercambio de conocimientos y experiencia en materia de innovación entre los aeropuertos miembros.
- **Airports For Innovation:** En 2023, los aeropuertos de Dallas, Vancouver, Munich, Dubai y Omán se han incorporado a la red “Airports for Innovation”, fundada por Aena y Aeroporti di Roma en 2021, y donde ya participan Atenas International Airport y Aéroports de la Côte d’Azur (incorporados en 2022). El objetivo de este grupo de trabajo es buscar y probar de forma conjunta soluciones innovadoras y sostenibles para el desarrollo del sector aeroportuario, con un enfoque continuo de mejora de experiencia de clientes.

Continuar validando tecnologías con potencial de implementación a corto y medio plazo, así como participar en proyectos de innovación a nivel internacional, posicionará a la empresa para afrontar las transformaciones del sector.

Este enfoque permitirá a Aena estar a la vanguardia, desplegando proyectos de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+i) con una aplicación concreta y tangible en toda la red de aeropuertos de Aena.

7.3. Perspectivas de futuro

Aena está comprometida en consolidar la innovación y la transformación digital como elementos clave para impulsar cambios y obtener una ventaja competitiva que lleve a la consecución de los objetivos estratégicos de la organización.

La digitalización de la interacción con los pasajeros y la gestión de las infraestructuras se erige como una estrategia fundamental para elevar la calidad del servicio ofrecido a nuestros clientes, ser más sostenibles y ser más eficientes en el uso de los recursos.

Sobre este informe → (GRI 2-2; 2-5; 2-14)



Compromiso con los ODS



Principios de reporte

El Informe de Sostenibilidad de Aena - Estado de Información No Financiera Consolidado (EINF)) forma parte del Informe de Gestión Consolidado del Grupo Aena correspondiente al ejercicio 2023. Este Informe está sujeto a los mismos criterios de aprobación, depósito y publicación que el resto de informes que conforman el Informe de Gestión Consolidado, y ha sido verificado por parte de un prestador independiente de estos servicios.

El presente Informe se ha preparado para dar cumplimiento a los requerimientos de reporte de la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, sobre Información no Financiera y Diversidad. Por ello, a lo largo del mismo se puede encontrar la información necesaria para comprender los riesgos, el modelo de negocio, las políticas, la estrategia, la evolución, los resultados, la situación del Grupo Aena y el impacto de su actividad respecto a cuestiones medioambientales y sociales, relativas al personal, al respeto de los Derechos Humanos y a la lucha contra la corrupción y el soborno.

El alcance de la información del documento, que se mantiene respecto al ejercicio anterior, incluye las sociedades participadas por Aena en más de un 50%, tal como se recoge en las Cuentas Anuales en virtud del criterio de control (Grupo Aena); incluyendo de forma consolidada los datos disponibles de:

- En España, Aena S.M.E., S.A., Aena Desarrollo Internacional S.M.E. (ADI), S.A.; Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E. (AIRM o también SCAIRM);
- Las filiales en²⁴⁴:
 - Reino Unido;
 - Brasil.

Si bien, tal y como se explica a lo largo del informe, a diferencia del ejercicio anterior, el Informe de Sostenibilidad - EINF 2023 incluye la información derivada de la entrada en actividad de la nueva sociedad de Aena en Brasil (BOAB) y sus once nuevos aeropuertos, que ha tenido lugar, de forma progresiva durante el último trimestre del ejercicio 2023²⁴⁵. En consecuencia, este informe recoge todos los aspectos necesarios en materia social, ambiental y de gobierno para entender su desempeño durante el citado periodo.

Asimismo, a lo largo de este informe se incluye información que abarca a la cadena de suministro para evaluar el desempeño de Aena y su cadena de valor, en caso de que sea significativo²⁴⁶.

En aquellos casos en los que los indicadores reportados se han referido a una parte específica del Grupo, se ha mencionado de forma expresa. Asimismo, en su caso, se ha indicado si no se ha dispuesto de la información necesaria (ver también comentarios en la tabla GRI) o ésta ha sido estimada²⁴⁷.

El resto de participaciones que no consolidan por integración global no han sido contempladas en los indicadores de desempeño no financiero recogidos en el presente documento.

Para la elaboración del presente informe se han tenido en cuenta las siguientes recomendaciones, regulaciones y estándares:

- Ley 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad, que transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva 2014/95/UE. Para dar respuesta a esta ley se han utilizado los estándares GRI seleccionados.
- Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, que introduce un nuevo requerimiento relativo a los mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la Compañía, en términos de información, consulta y participación.
- Conforme a GRI Universal Standards 2021 para la elaboración de Informes de Sostenibilidad del Global Reporting Initiative (GRI)²⁴⁸.
- Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles en virtud del cual se debe divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas que se consideren medioambientalmente sostenibles en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático, adaptación al cambio climático, el uso sostenible y la protección del agua y los recursos marinos, la transición a una economía circular, la prevención y control de la contaminación, la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas.

²⁴⁴ Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional (ADI), está presente en:

- Brasil a través de la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) y Bloque de Onze Aeroportos do Brasil (BOAB).
- en Reino Unido, a través de la participación indirecta en la gestión del Aeropuerto de Londres-Luton.

²⁴⁵ En el mes de octubre, en tres aeropuertos (Congonhas, Campo Grande y Uberlandia). En el mes de noviembre, en otros ocho aeropuertos (Ponta-Pora, Corumbá, Uberaba, Montes Claros, Marabá, Carajás, Santarém, Altamira).

²⁴⁶ Por ejemplo, en el caso de indicadores ambientales (alcance 3, consumo energético, etc) o para algunos aspectos sociales (trabajadores que no son empleados, número de accidentes).

²⁴⁷ A modo de ejemplo, ha sido necesario estimar algunos indicadores relacionados con la gestión y el desempeño ambiental de los nuevos aeropuertos de la filial de Aena en Brasil BOAB, en cuyo caso ha sido explicado de forma expresa en cada ocasión. Asimismo, al no disponer del dato primario relativo al mes de diciembre para algunos indicadores ambientales a fecha de cierre de este informe, por norma general estos han sido estimados teniendo en cuenta los datos primarios correspondientes a los meses previos (enero-noviembre) o los meses correspondientes del ejercicio anterior en su caso.

²⁴⁸ En este informe se han incorporado los nuevos estándares universales (GRI 1, 2, 3) y se han seguido todos los estándares temáticos GRI en su versión más actualizada.

- Adicionalmente a lo anterior, se han tomado como referencia otros marcos de reporte, como el Marco Internacional para la elaboración de informes integrados del IIRC (International Integrated Reporting Council), SASB (Sustainability Accounting Standards Board) relativos a las industrias de Servicios Profesionales y Comerciales, Logística y Servicios de Transporte Aéreo de Mercancías, Aerolíneas y Servicios Inmobiliarios, los Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Principios Rectores Sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, las Directrices UE 2017 /C125/01 sobre la presentación de informes no financieros (Metodología para la presentación de información no financiera), así como las recomendaciones de TCFD (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures), CDP (Carbon Disclosure Project), la CNMV y otras peticiones de información de proveedores ESG.

Las siguientes tablas de información han sido verificadas por un tercero independiente:

- Tabla con los contenidos de la Ley 11/2018 (ver apartado “Índice de contenidos Ley 11/2018”)
- Tabla con los indicadores GRI (apartado “Índice de contenidos GRI”).

En ambos casos, se indica la localización exacta de la información –ya sea la/s página/s del informe, la referencia a la tabla de indicadores no financieros y/o la URL de la referencia externa– o los motivos que justifican su omisión. Asimismo, se incluye la tabla con los indicadores SASB (apartado “Índice de contenidos Sustainability Accounting Standards Board (SASB)”), con la misma información.

Para poder facilitar la comprensión sobre el desempeño de la Compañía durante los últimos años, el informe proporciona datos de ejercicios anteriores o, en su caso, incluyendo referencias externas para facilitar su consulta.

Para conocer más información, en distintos apartados de la web corporativa está disponible mayor detalle sobre el desempeño de la Compañía en materias relacionadas con aspectos ESG. Además, para cualquier duda o consulta sobre el presente informe, se pueden dirigir al área de Responsabilidad Corporativa: rc@aena.es

Control de la información

Durante el ejercicio 2023, el Grupo Aena ha continuado trabajando en la progresiva implantación del Sistema de Control Interno de la Información no Financiera (SCIINF) como medida para reforzar la fiabilidad de la información. A este respecto, durante este ejercicio se han elaborado una serie de procedimientos con información de los diferentes indicadores y se ha empezado a trabajar en el análisis de la trazabilidad de la información relacionada con el cálculo de la huella de carbono.

Principios de reporte utilizados

Calidad del Informe

Precisión | Equilibrio | Claridad | Comparabilidad | Fiabilidad | Puntualidad

Definición de los contenido

Inclusión de los grupos de interés | Contexto de sostenibilidad | Materialidad | Exhaustividad

Principios de reporte recogidos en el Estándar GRI 1: “Fundamentos 2021”

Fases para la elaboración del informe y grupos implicados

1	 Análisis de materialidad	2	 Elaboración progresiva del informe	3	 Revisión y consolidación	4	 Formulación estado de información no financiera	5	 Presentación y aprobación por la Junta General de Accionistas
Agentes Internos Agentes Externos		Todas las Unidades		Todas las Direcciones		Consejo de Administración		Junta General de Accionistas	

Doble Materialidad

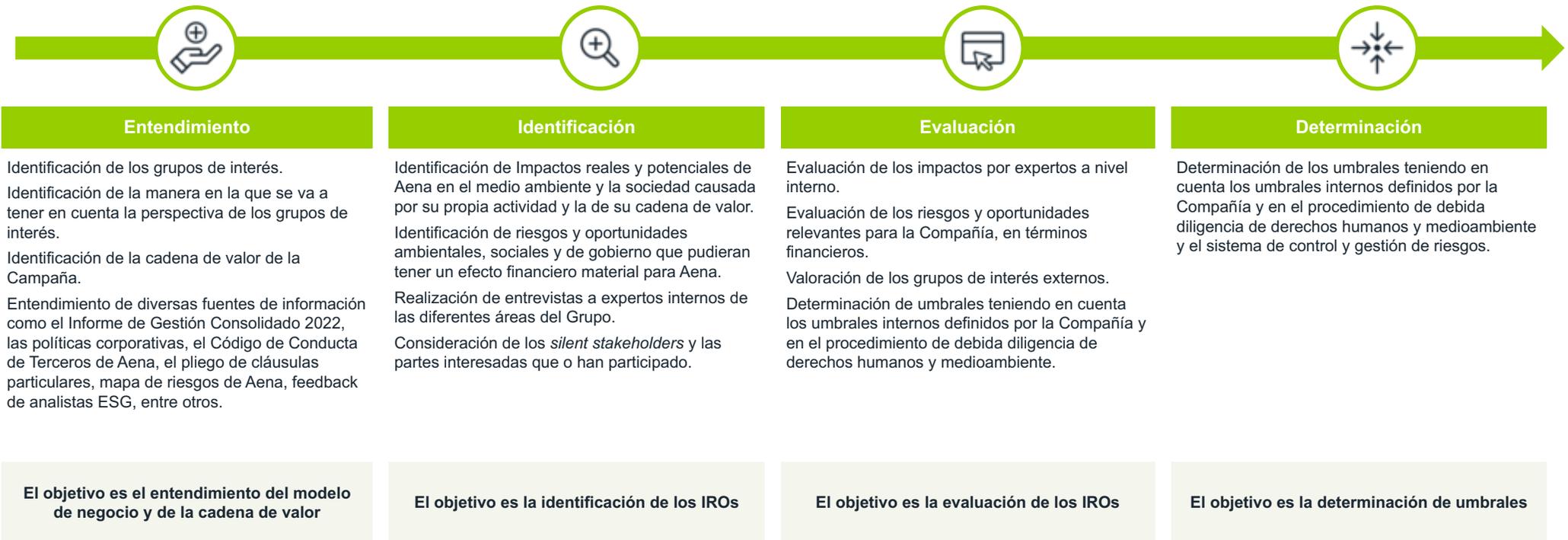
(GRI 2-14; 3-1; 3-2; 3-3)

En 2023 el Grupo Aena ha actualizado su análisis de doble materialidad con el fin de determinar²⁴⁹:

- La materialidad de impacto, es decir, los impactos materiales ambientales, sociales y de gobierno corporativo a través de los cuales el Grupo o su cadena de valor afecta o puede afectar, positiva o negativamente, a las personas o el medio ambiente;
- La materialidad financiera, o los riesgos y oportunidades, ambientales, sociales o de gobierno corporativo que pudieran tener un efecto financiero material sobre el Grupo, en el corto, medio o largo plazo.

En el ámbito de aplicación de esta metodología se han tenido en consideración las actividades que desarrolla el Grupo Aena, las implicaciones de su cadena de valor, el ámbito geográfico en el que opera, así como los compromisos, objetivos y desempeño en materia ESG en el corto, medio y largo plazo.

Para ello, se han llevado a cabo las siguientes actividades:



²⁴⁹ Para la realización del análisis de doble materialidad se han tomado como referencia las directrices de las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad -NEIS, contenidas en el Reglamento Delegado (UE) 2023/2772 de la comisión de 31 de julio de 2023, el borrador de la Guía de Implementación de Doble materialidad elaborada por la EFRAG en su versión de 22/12/2023 y los estándares GRI 3-1 y 3-2

1. Entendimiento, en esta primera etapa, se han identificado los principales grupos de interés de Aena, así como los principales mecanismos de comunicación que se utilizan para comunicarse con ellos de forma efectiva. Asimismo, se han analizado diversas fuentes de información, tanto internas como externas, tales como el Informe de Gestión Consolidado 2022, las políticas corporativas, el Código de Conducta de Terceros de Aena, el pliego de cláusulas particulares, mapa de riesgos de Aena, el procedimiento de debida diligencia de Derechos Humanos, feedback de analistas ESG, entre otros.

2. Identificación, el objetivo de esta fase ha sido identificar, por un lado, los posibles impactos reales y potenciales del Grupo Aena en el medio ambiente y la sociedad causada por su propia actividad y la de su cadena de valor y, por otro, los riesgos y oportunidades ambientales, sociales y de gobierno corporativo que pudieran tener un efecto financiero material para el Grupo Aena. Para la identificación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) se ha tomado como punto de partida las referencias previamente indicadas, los temas materiales identificados en el ejercicio de doble materialidad realizado el año precedente, el listado de temas, subtemas y subsubtemas definidos en el Apéndice A: Requisitos de aplicación de la NEIS 1 – Requisitos Generales, en concreto en el AR 16. Adicionalmente se han identificado algunos temas y subtemas específicos de la entidad (ver temas y subtemas). Además de lo anterior, a estos efectos, se han realizado entrevistas a expertos internos de las diferentes áreas. Por último, se ha considerado el input de silent stakeholders a partir de un análisis de fuentes documentales.

3. Evaluación. En esta fase se han evaluado los IROs identificados en la fase anterior, atendiendo a lo siguiente:

- **Materialidad de impacto**

La evaluación de la materialidad de impacto, desarrollada por expertos a nivel interno, se ha llevado a cabo a través de la valoración de:

- En el caso de los impactos negativos reales, la magnitud, el alcance y el carácter irremediable de los impactos identificados.
- Para los impactos positivos reales, la magnitud y el alcance de los impactos identificados.
- Tanto para los impactos negativos como positivos potenciales, además de lo anterior, se ha evaluado también la probabilidad de ocurrencia.

Por otro lado, se ha realizado una revisión de la perspectiva de las incidencias, quejas y reclamaciones recibidas por los consumidores y usuario finales a lo largo del ejercicio 2023.

Para la elección de las escalas, y la propia metodología de valoración, se ha tomado como punto de partida el procedimiento de debida diligencia en materia de derechos humanos y el medio ambiente de Aena (ver Capítulo 3).

- **Materialidad financiera (riesgos y oportunidades)**

Para ello, se ha realizado un análisis de carácter interno sobre la posibilidad de que los riesgos u oportunidades relacionados con los temas y subtemas definidos resulten en un potencial efecto financiero relevante para el Grupo Aena, en base a las conclusiones del mapa de riesgos de la Compañía y otras fuentes de interés, como los resultados del análisis de riesgos climáticos.

Adicionalmente a lo anterior, se ha tenido en consideración la valoración de grupos de interés externos (accionistas/inversores) integrando, en el análisis, los resultados de las puntuaciones de analistas ESG.

4. Determinación, en esta fase se han tenido en cuenta los umbrales internos ya definidos por la Compañía, tanto en el procedimiento de debida diligencia de derechos humanos y medioambiente (materialidad de impacto) como en el sistema de control y gestión de riesgos (materialidad financiera), a fin de determinar los asuntos materiales.

Temas y subtemas materiales

En base a lo anterior, en el ejercicio de doble materialidad relativo al ejercicio 2023 el número de asuntos materiales identificados se ha visto reducido como consecuencia, principalmente, de la eliminación de algunos temas transversales ya integrados de manera indirecta en los subtemas y subsubtemas analizados²⁵⁰. Por otro lado, se han desglosado otros asuntos considerados en el ejercicio anterior bajo un paraguas común, como consecuencia de su relevancia²⁵¹.

En cada uno de los capítulos del presente informe, se describe cómo el Grupo Aena integra estos temas en su estrategia y describe su gestión.

²⁵⁰ Por ejemplo, gestión responsable de la cadena de valor, derechos humanos y transparencia, reporte y comunicación de grupos de interés. Adicionalmente, Calidad y accesibilidad de los servicios y servicios responsables y Garantizar la salud y seguridad de todos, se han incorporado bajo el asunto "consumidores y usuarios finales".

²⁵¹ Contaminación, consumo hídrico y agua, economía circular y biodiversidad, hasta ahora englobados bajo "huella ambiental" y trabajadores de la cadena de valor, incluido en "gestión responsable de cadena de valor".

Tema y Subtema	Descripción del IRO ^(A) Horizonte temporal: corto, medio y largo plazo	Materialidad		Gestión del IRO
		Impacto	Financiera	
Cambio climático Mitigación y adaptación al cambio climático Energía	<ul style="list-style-type: none"> Emisiones de gases de efecto invernadero como consecuencia de la actividad propia y la de terceros. Reducción del consumo energético propio y en la cadena de suministro, así como uso de energías de fuentes renovables e implantación de medidas de eficiencia energética. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Riesgos derivados de los efectos del cambio climático (físicos y de transición). Producción de electricidad renovable en autoconsumo. 			Implementación de medidas de mitigación (Plan de Acción Climática) y adaptación. Reducción de la dependencia de los combustibles fósiles, con la consecuente disminución de emisiones de gases de efecto invernadero. Cap. 2, Apartado "2.2. Aena frente a la emergencia climática".
Contaminación Contaminación del aire	<ul style="list-style-type: none"> Impacto sobre la calidad del aire del entorno en el que opera la compañía, derivada de las actividades propias y las de la cadena de valor. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de tecnologías que coadyuvan a la mejora de la calidad del aire, con posible efecto sobre los flujos de caja, entre otros. 			Definición y puesta en marcha de proyectos estratégicos que tienen como objetivo disminuir las emisiones de CO2 y otros contaminantes atmosféricos (NOx, SOx y PM10) Cap. 2., Apartado 2.3. Contaminación
Agua y recursos marinos Consumo de agua	<ul style="list-style-type: none"> Consumo de agua derivado de las actividades propias y de terceros, como principal recurso natural consumido (consumo humano, ejecución de obras). <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Eficiencia de recursos hídricos. 			Desarrollo de instrumentos claves para la gestión de recursos hídricos (Plan Estratégico para la gestión del agua, etc.) e implementación de objetivos en la materia. Cap. 2, Apartado "2.4. Uso sostenible de recursos: agua".
Biodiversidad Impactos sobre el estado de las especies	<ul style="list-style-type: none"> Afectación a la biodiversidad, flora y fauna, del entorno en el que opera la Compañía, e implementación de medidas enfocadas para su protección. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Reducción de incidentes relacionadas con aves. Necesidad de aumentar medidas de protección y control derivado del cambio en el comportamiento de las especies 			Compromiso de compatibilizar la actividad aeroportuaria con la protección y conservación de los hábitats naturales existentes en el entorno y su biodiversidad, y materialización efectiva de dicho compromiso Cap. 2, Apartado "2.5. Protección de la biodiversidad"
Economía circular Salida de recursos relacionados con productos y servicios Residuos	<ul style="list-style-type: none"> Generación de distintos tipos de residuos, derivado tanto de la actividad desarrollada en las propias instalaciones como de la de los arrendatarios. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Incorporación de nuevos requisitos en materia de residuos derivado de posibles cambios regulatorios. Reducción de la generación de residuos en las instalaciones aeroportuarias, por la incorporación de mejores prácticas y técnicas. 			Desarrollo de una estrategia de economía circular en el entorno aeroportuario para minimizar el volumen de residuos generados, fomentar su adecuada segregación y contribuir a maximizar su valorización. Cap. 2, apartado "2.6 gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias".

<p>Personal propio</p>	<p>Condiciones de trabajo Igualdad de trato y oportunidades para todos Otros derechos laborales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento de un ambiente de trabajo respetuoso, así como respeto de la libertad sindical, la asociación y la negociación colectiva en Aena. • Igualdad de oportunidades, promoción de la diversidad y no discriminación. • Garantizar la libertad de opinión y expresión, y velar por el derecho de sus profesionales a la protección de sus datos personales y a su intimidad. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Aplicación de regulación, en materias relacionadas con la contratación de personal, con las consecuentes limitaciones aparejadas • Implementación de programas de diversidad e inclusión. • Posible brecha en la seguridad de los datos de carácter personal. 			<p>Implementación de planes de acción y medidas mitigadoras, para fomentar la identificación, reclutamiento y desarrollo del talento, proporcionando a los empleados las herramientas y conocimientos necesarios para adaptarse a un entorno en constante cambio. Lo anterior avalado por medidas efectivas para la promoción de la igualdad y la diversidad. Cap. 5, apartado “5.4 Relaciones laborales”.</p>
<p>Trabajadores de la cadena de valor</p>	<p>Condiciones de trabajo Igualdad de trato y oportunidades para todos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Remuneración justa e igualitaria. • Igualdad de oportunidades, promoción de la diversidad y no discriminación en terceros. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Incorporación en la cadena de valor a proveedores líderes por su desempeño en sostenibilidad. • Posible afectación a los datos y privacidad de los trabajadores de la cadena de valor. 			<p>Inclusión de cláusulas que garantizan la obligatoriedad de respetar aspectos como el empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno, la igualdad de oportunidades y la no discriminación, la no admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna en ninguna de sus formas, la remuneración justa e igualitaria, entre otras. Asimismo, Aena informa al personal de empresas colaboradoras acerca del tratamiento de sus datos personales por parte de las empresas del Grupo Aena o los proveedores de servicios de las mismas. Más información en Cap. 4 “Gestión responsable”.</p>
<p>Colectivos afectados</p>	<p>Ruido - Derechos económicos, sociales y culturales de los colectivos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Impacto acústico derivado de la actividad aeroportuaria en el entorno local, e implementación de medidas enfocadas en la medición, control y minimización del ruido. 			<p>Objetivo estratégico de limitar y disminuir el impacto acústico en las comunidades locales y proteger la calidad de la vida de las poblaciones del área y trabajar en la mejora del control y minimización del ruido, a través de comunicaciones activas y bidireccionales con todos los grupos de interés implicados. Cap. 2, apartado “2.3.3. Ruido”.</p>
<p>Consumidores y usuarios finales</p>	<p>Impactos relacionados con la información para los consumidores o usuarios finales Seguridad personal de los consumidores o usuarios finales Inclusión social de los consumidores o usuarios finales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Libertad de opinión, de información y de expresión. • Espacios accesibles, inclusivos y de calidad. • Garantizar la salud y seguridad de pasajeros y usuarios. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la experiencia de los clientes y usuarios finales: conexiones de aeropuertos a estaciones de tren/puertos y lanzadores sostenibles entre terminales. • Limitación en la sensibilidad del trato de usuarios o brecha en la protección de los usuarios en su tránsito por el aeropuerto. 			<p>Desplegar el compromiso con la seguridad y la calidad de sus servicios en todos sus aeropuertos, disponer de infraestructuras accesibles para todos y mejorar la experiencia de los pasajeros y demás usuarios en los aeropuertos, a través de la implementación de nuevas tecnología e iniciativas de eficiencia en sus procesos. Cap. 6.</p>

<p>Conducta empresarial Cultura corporativa Corrupción y soborno</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promoción de la ética empresarial, el cumplimiento normativo, asegurando la efectividad de las normas y acreditando el control debido sobre la actividad. <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Posibles fallas en el sistema de cumplimiento y la implementación de medidas anticorrupción. • Liderazgo en sostenibilidad: fortalecimiento de la imagen de Aena manteniendo y fomentando las acreditaciones vinculadas al cambio climático. 			<p>Garantizar el cumplimiento de la regulación aplicable, así como asegurar el cumplimiento de los compromisos y obligaciones adquiridos a través de políticas o procedimientos internos, promover una cultura ética empresarial de cumplimiento normativo, y garantizar, frente a terceros y ante los órganos judiciales y administrativos, que ésta ejerce el debido control de prevención sobre los empleados, directivos y órganos de administración.</p> <p>Asimismo, disponer de un modelo de gobierno sólido y solvente, plural, diverso y solvente, forma parte de la naturaleza del Grupo.</p> <p>Cap.1, apartados “1.1.2. Órganos de gobierno”, “1.4.2. Gobernanza sostenible”.</p>
<p>Capacidad del aeropuerto Capacidad para pasajeros y carga</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fallas en los controles, problemas operativos de las aerolíneas o de capacidad en los aeropuertos. 			<p>Aena desarrolla diferentes iniciativas para garantizar la cabida de sus aeropuertos así como la salud y seguridad de sus pasajeros. Asimismo, implementa medidas específicas que acompañan estas prioridades.</p> <p>Cap. 7 “Innovación”.</p>
<p>Investigación, innovación, diseño y transformación digital Investigación, innovación, diseño y transformación digital</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa. 			<p>Aena plasma su compromiso con la innovación en el Plan estratégico de innovación y transformación digital, y define la formación y la investigación como aspectos fundamentales del crecimiento.</p> <p>Cap 3., apartado 3.1. Compromiso con el desarrollo sostenible y la sociedad</p> <p>Cap. 5, apartado “5.3.3. Formación”.</p> <p>Cap. 7, apartado “7.1.La gestión de la innovación en Aena”.</p>
<p>Crecimiento Internacionalización Sostenibilidad y rentabilidad económica</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento de la conectividad con sus repercusiones sobre el crecimiento económico. • Mejora de resultados como consecuencia del incremento del volumen del tráfico y la internacionalización. • Cambios en el comportamiento del consumidor. • Nuevas oportunidades de negocio. 			<p>El desarrollo articulado y sostenible del Grupo Aena y sus diferentes líneas de negocio (internacionalización, ciudades aeroportuarias, etc), así como garantizar una respuesta rápida y eficaz a los crecientes cambios en el comportamiento de los consumidores forma parte del desarrollo estratégico de Aena.</p> <p>Introducción, apartado 1.2. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026.</p>
<p>Naturaleza jurídica</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Restricciones derivadas de la naturaleza jurídica. 			<p>La naturaleza jurídica de Aena, como empresa pública estatal, conlleva la aplicación de determinada regulación, en múltiples materias que es garante del buen hacer de la Compañía, a la par que precisa de tiempo suficiente para la gestión los diferentes asuntos.</p> <p>Transversal</p>
<p>Ciberseguridad</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Posibles ciberataques y brechas relacionadas con la seguridad de la información. 			<p>La ciberseguridad es una prioridad en la gestión de riesgos de Aena. Para ello, dispone de una estrategia en la materia aprobada al más alto nivel y un sistema certificado por los más altos estándares.</p> <p>Cap. 6, apartado “6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información”.</p>



1 Adaptación al cambio climático

2 Mitigación de cambio climático

3 Energía

4 Contaminación del aire

5 Consumo de agua

6 Impactos sobre el estado de las especies

7 Salidas de recursos relacionadas con productos y servicios

8 Residuos

9 Condiciones de trabajo (personal propio)

10 Igualdad de trato y oportunidades para todos (personal propio)

11 Otros derechos laborales (personal propio)

12 Condiciones de trabajo (trabajadores de la cadena de valor)

13 Igualdad de trato y oportunidades para todos (trabajadores de la cadena de valor)

15 Ruido - Derechos económicos, sociales y culturales

16 Impactos relacionados con la información para los consumidores o usuarios finales

17 Seguridad personal de los consumidores o usuarios finales

18 Inclusión social de los consumidores o usuarios finales

19 Corrupción y soborno

20 Cultura corporativa

21 Naturaleza jurídica

22 Investigación, innovación, diseño y transformación digital

23 Sostenibilidad y rentabilidad económica

24 Internacionalización

25 Ciberseguridad

26 Capacidad para pasajeros y carga

Integración con la Estrategia y el Modelo de Negocio

El Grupo Aena reconoce la relevancia estratégica de todos los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados y los considera impulsores esenciales para el desarrollo sostenible.

En línea con el compromiso con las prácticas comerciales responsables, el Grupo Aena ha establecido indicadores clave de desempeño, métricas, acciones, políticas y objetivos específicos para abordar los aspectos materiales identificados, tal y como se incluyen en la Estrategia de Sostenibilidad de Aena 2021-2030 y en el Plan de Acción Climática de Aena 2021-2030, en España, o la Responsible Business Strategy en Reino Unido. Con ellos, se pretende limitar y reducir los impactos negativos, gestionar los riesgos y aprovechar las oportunidades para fomentar resultados positivos tanto para el medio ambiente como para la sociedad.

Retos 2024

Con el objetivo de afinar la identificación y evaluación de los IROs, durante 2024 está previsto reforzar las actividades de *engagement* con los grupos de interés afectados. En base a esto y a otras futuras mejoras que se puedan implementar, el resultado del presente análisis de materialidad podrá verse modificado.

Relación y diálogo con grupos de interés

(GRI 2-25; 2-29; 3-3; 413-1; 413-2)

La correcta gestión y comunicación con los grupos de interés es clave para Aena y la consecución de sus objetivos, crear valor a largo plazo, alcanzar el interés social y desarrollar un modelo de negocio responsable y sostenible.

Aena articula las relaciones con sus grupos de interés sobre los pilares de la transparencia, el diálogo, la generación de confianza y la creación de valor compartido.

La Política de Relaciones con los Grupos de Interés de Aena establece los principios y directrices sobre los que proyectar los valores de la Compañía e impulsar un marco de relaciones basado en la transparencia, el diálogo, la generación de confianza y la creación de valor compartido.

El compromiso de la Compañía con sus grupos de interés se formaliza a través de la Política de Relaciones con Grupos de Interés, el Código de Conducta y la Política de Sostenibilidad.

Esta Política resulta de aplicación a Aena y a cualquiera de las sociedades integradas en su grupo, en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio, e incluye entre sus principios:

- Actuar con responsabilidad y construir relaciones basadas en la ética, la integridad, el desarrollo sostenible, el respeto a los derechos humanos y a las comunidades afectadas por las distintas actividades de la Sociedad
- Asegurar el cumplimiento de la legalidad vigente en las relaciones de Aena con terceros, respetando los principios de legalidad, eficiencia, transparencia y comportamiento ético con los Grupos de Interés, con el pleno sometimiento a la Política contra la corrupción y el fraude de Aena.
- Proteger los derechos de los Grupos de Interés, a través de cauces de comunicación claros, directos y efectivos para recibir la información adecuada, garantizando la igualdad de trato en lo que se refiere a información, participación y ejercicio de sus derechos.
- Aplicar los principios de cooperación y transparencia en las relaciones con las autoridades, organismos reguladores y administraciones competentes.
- Trabajar orientados hacia el consenso con los Grupos de Interés, especialmente con las comunidades locales y con los pueblos de los territorios donde opera el Grupo Aena, tomando en consideración sus necesidades, puntos de vista y expectativas.
- Perseguir la mejora continua, revisando periódicamente los mecanismos de relación con los Grupos de Interés para asegurar que responden, de la forma más eficiente posible, a las necesidades de cada momento.
- Impulsar la involucración de los Grupos de Interés en el proyecto empresarial de la Sociedad, a través de una estrategia de fuerte implicación con las comunidades en las que opera y de la creación de valor sostenible compartido para todos ellos.
- Dar respuesta a los intereses legítimos de todos los Grupos de Interés en línea con los de la Sociedad.
- Construir relaciones duraderas, estables y robustas basadas en la corresponsabilidad, el respeto, la ética y la integridad.
- Fomentar el reconocimiento de la apuesta de Aena por la diversidad en sentido amplio y, en particular, en todo lo referente al desarrollo profesional de sus miembros.

Aena agrupa a sus grupos de interés en una serie de categorías que se subdividen, a su vez, en otras categorías, integradas por distintos colectivos y entidades. Tanto para su identificación como para la correcta segmentación y priorización de estos colectivos, Aena cuenta con diversas herramientas. Entre ellas, a través del Sistema de Gestión Integrado (SGI) las distintas unidades y centros de Aena analizan los posibles cambios que pudieran existir en las necesidades y expectativas de los grupos de interés, evaluando el grado de satisfacción con la finalidad de mejorar los servicios prestados.

Cara a garantizar una comunicación efectiva con cada uno de ellos, se dispone de una serie de mecanismos de comunicación efectivos – enfocados a facilitar una correcta comunicación y un diálogo fluido con cada grupo de interés identificado-, y así identificar sus necesidades, expectativas y, por ende, los principales asuntos relevantes.

Por último, para reforzar este sistema, Aena diseña y pone en marcha diferentes acciones de formación y sensibilización dirigidas a los empleados, especialmente entre las áreas directamente implicadas.

El proceso de participación de los grupos de interés en la Compañía se compone de una serie de herramientas y mecanismos de comunicación activos y bidireccionales, que facilitan el diálogo, la colaboración y la rendición de cuentas de forma continua, al tiempo que ayudan a evaluar y reforzar permanentemente el compromiso de Aena con sus diferentes stakeholders.

Cada Unidad / aeropuerto, a nivel local, analiza la siguiente información:



Revisión anual



Partes interesadas con las que actúa



Necesidades y expectativas



Requisitos aplicables



Mecanismos de seguimiento, comunicación y revisión

De todos los grupos de interés de Aena, los más relevantes en relación con su actividad son los pasajeros y las compañías aéreas. En ambos casos, Aena realiza periódicamente un análisis de sus necesidades y expectativas (matriz de Partes Interesadas), a partir del cual se lleva a cabo a una segmentación específica por cliente.

En el caso de los pasajeros, se realizan las encuestas EMMA (Encuesta de las características y motivos de la Movilidad en el Modo Aéreo) que permiten, entre otros aspectos, conocer los motivos del viaje y los medios de transporte utilizados para llegar al aeropuerto, así como otros datos de caracterización del pasajero. Estos estudios se complementan con el programa de encuestas Airport Service Quality (ASQ) de Airports Council International (ACI), para medir el grado de satisfacción de sus clientes. Estas encuestas miden la retroalimentación de los pasajeros respecto a una amplia gama de parámetros de servicio y monitorean la experiencia del cliente dentro del aeropuerto, desde el momento de su llegada, hasta el momento en que pasa la puerta de embarque.

A través de un análisis comparativo con otros aeropuertos, ASQ permite a los aeropuertos entender su posición relativa frente a sus competidores. El programa también facilita a los aeropuertos la toma de decisiones, para priorizar las inversiones relativas a la mejora de los servicios e infraestructuras aeroportuarias. En los aeropuertos españoles de Aena, 33 centros utilizan este tipo de encuestas.

Mensualmente los aeropuertos analizan los resultados obtenidos y, con carácter trimestral, ACI emite los informes de resultados y comparativas con otros aeropuertos de similares características.

Estas herramientas se complementan con otras dirigidas a conocer, de manera específica, la opinión del pasajero sobre los servicios prestados, por ejemplo, mediante los dispositivos Happy or Not o encuestas específicas realizadas por el colectivo de Agentes de Atención al Pasajero, Usuarios y Clientes (AAPUC).

Los aeropuertos que cuentan con estos dispositivos Happy or Not pueden disponer de resultados sobre la opinión de los usuarios en tiempo real, lo que permite una toma de decisiones más ágil y la adaptación de los servicios según las prioridades de los pasajeros.

Para las aerolíneas, Aena ha diseñado una metodología propia a través de la realización de Encuestas a Compañías Aéreas (ECA's) anuales, que permite conocer su grado de satisfacción en relación a los principales elementos relacionados con la prestación del servicio, relacionados con operaciones, seguridad, servicios, comercial, sistemas de comunicación, medio ambiente, infraestructuras, etc.

Los resultados obtenidos se analizan tanto a nivel general como particular por cada centro, planteando buenas prácticas/acciones de mejora relevantes, que se comparten entre los aeropuertos que conforman la red de Aena.

En lo que respecta al engagement con grupos de interés, cabe también destacar la organización de talleres que, de forma periódica, propone el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido para sus proveedores. El objetivo es intercambiar expectativas y buenas prácticas y, con ellas, facilitar la mejora del Aeropuerto e impulsar un mejor desempeño en materia de sostenibilidad en común, a lo largo de su cadena de valor.

Adicionalmente a los principales grupos de interés anteriormente mencionados, para Aena, las entidades sociales y organizaciones no gubernamentales adoptan un rol de stakeholder estratégico. En consecuencia, trabajar de forma conjunta y poner en marcha iniciativas en común, coadyuvan a cuidar y fortalecer su relación con las mismas, a conocer expectativas comunes, y a genera mayor un mayor impacto.

Ejemplo de ello, son las relaciones que mantiene la Compañía con entidades sociales orientadas a la mejora de la accesibilidad y de las infraestructuras, especialmente en el

caso de personas con dificultades. A estos efecto, tanto en España como en Reino Unido, Aena colabora con estas organizaciones para conocer las necesidades de estos colectivos e implementar propuestas en las instalaciones aeroportuarias. Por ejemplo, en el ejercicio 2023, Aena ha seguido trabajando con CERMI en el análisis de los requisitos de accesibilidad a los servicios públicos, al transporte y al turismo de las personas con dificultades, así como en el desarrollo de herramientas que les permita prepararse de cara a su paso por el aeropuerto. Asimismo, motivada también, entre otros motivos por los resultados de esta colaboración, la Compañía ha implementado nuevas propuestas en 2023, como el Distintivo discapacidades invisibles. Por último, cabe destacar también la celebración de reuniones periódicas en Reino Unido con asociaciones como Alzheimer's Society, Action on Hearing Loss y Autism Bedfordshire, entre otras (ver apartado "6.6.2. Infraestructuras accesibles para todos").

Comunicación de Aena con sus grupos de interés (GRI 2-29; 413-1; 413-2)



RRSS

Alianzas

Web

Prensa

Diálogo

EINF
y otros informes

Comisión de
Nombramientos y
Retribuciones

Consejo de
administración

Principales Grupos de Interés	Herramientas para comunicarnos	Expectativas
<p>Pasajeros (Bajo coste, séniors, business, en familia, ocio, etc.)</p>	<p>Seguimiento y gestión de RQS Análisis periódico encuestas ASQ Encuestas EMMA Seguimiento de indicadores de procesos Indicadores DORA Dispositivos "HappyorNot"</p>	<p>Ausencia de costes sobrevenidos Buena relación calidad/precio Excelencia en el servicio Oferta comercial y de restauración Eficiencia, atención y amabilidad del personal</p>
<p>Compañías aéreas (Bajo coste y tradicionales)</p>	<p>Encuestas a compañías Contacto directo/ reuniones Indicadores asociados a procesos con compañías Asistencia a foros y conferencias especializadas Comité de usuarios Grupos de trabajo</p>	<p>Procedimientos de trabajo eficientes y coordinados Calidad del servicio Colaboración activa Información operativa y de análisis de mercados potenciales</p>
<p>Empleados y otras unidades</p>	<p>Buzón de sugerencias/ Intranet Encuestas de Formación Indicadores de los procesos de Gestión de RRHH Sistema de Gestión del Desempeño Sistema de Cumplimiento Normativo Reuniones con representación sindical Encuestas de satisfacción internas Reuniones internas Auditorías internas y externas</p>	<p>Reconocimiento Desarrollo profesional Transparencia y ética Facilidad para aportar ideas</p>
<p>Administración pública, entes reguladores y otros organismos (ENAI, AEMET)</p>	<p>Consultas e información pública ruido Sistema de Cumplimiento Normativo Comités especializados Auditorías internas y externas Evaluación de cumplimiento de requisitos legales Reuniones/ contactos Grupos de trabajo Inspecciones</p>	<p>Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento Reuniones / Comités específicos por centro</p>



Objetivos Comunes

<p>Ministerio de Defensa, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Protección Civil y otros servicios de emergencias</p>	<p>Comité especializados (emergencia, Nacional de Seguridad, Simulacros, etc.) Reuniones Comité Auditorías de AESA e internas Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento</p>	<p>Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento Reuniones / Comités específicos por centro</p>
<p>Sociedad, comunidades locales / empresas colindantes / ONGs / asociaciones</p>	<p>Comité especializados (emergencia, Nacional de Seguridad, Simulacros, etc.) Reuniones Comité Auditorías de AESA e internas Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento</p>	<p>Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento Reuniones / Comités específicos por centro</p>
<p>Inversores y accionistas</p>	<p>Reuniones Junta General Información pública Comunicaciones a la CNMV Canales de contacto de relación con Inversores</p>	<p>Participación en reuniones y conferencias Información pública regulatoria Publicación de resultados y datos de actividad Seguimiento del Plan de Acción Climática Consultas del modelo de negocio Consultas sobre aspectos sociales y de gobierno corporativo</p>
<p>Medios de comunicación</p>	<p>Reuniones Seguimiento y gestión de RQS Seguimiento de noticias en los medios</p>	<p>Reuniones del Consejo de Administración Junta General de accionistas Publicación de resultados Sistema de Control Interno de la Información Financiera Sistema de Gestión de Riesgos Auditorías internas y externas</p>



Objetivos Comunes

<p>Proveedores, socios prestadores de servicios y otros arrendatarios, empresas de carga, turoperadores</p>	<p>Contactos directos y reuniones con contratistas, arrendatarios, agentes handling, Comités de usuarios, gestión de RQS Indicadores Seguimientos y Análisis Grupos de trabajo Análisis de resultados del servicio prestado Encuestas Salas VIP, parking y servicios comerciales, compañías Foros y conferencias</p>	<p>Reuniones con contratistas, Comités de usuarios Seguimientos contratistas / servicio prestado Grupos de trabajo Seguimiento y gestión de RQS Indicadores DORA, PPT, asociados a procesos Encuestas a compañías y operadores Contacto directo/ reuniones Asistencia a foros y conferencias especializadas Contacto directo/ reuniones Comités de facilitación de carga</p>
<p>Aviación General</p>	<p>Comité de usuarios Contacto directo/ reuniones Grupos de trabajo</p>	<p>Comité de usuarios Contacto directo/ reuniones Grupos de trabajo</p>



Objetivos Comunes

Comunicación y transparencia

(GRI 3-3; 413-1)

Para garantizar una comunicación efectiva y bidireccional, la Compañía pone a disposición de todos sus grupos de interés una serie de canales de comunicación. Entre estos caben destacar la web de la Compañía²⁵², y los diferentes portales que la componen, y las redes sociales.

Para Aena, la transparencia constituye un factor esencial de credibilidad y confianza de sus grupos de interés. Garantizar el derecho de los ciudadanos a conocer la información pública forma es primordial para la Compañía.

En la línea con su propósito de mejora, en 2023, la web pública de Aena ha continuado la renovación de los sitios web. El nuevo site ofrece información clara y estructurada de la empresa, incluyendo contenidos como el perfil de la Compañía, la estrategia y acciones de sostenibilidad ambiental, el compromiso de Aena con la sociedad y su entorno, las ocupaciones y desarrollo de competencias de la Compañía y recursos de prensa para profesionales. Entre otros:

- Pasajeros y aeropuertos. Proporciona información detallada sobre todo lo que el pasajero/acompañante necesita en su viaje: información del vuelos, reserva de parking, transporte, servicios del aeropuerto (tiendas, restaurantes, compañías, alquiler de coches, servicios VIP, accesibilidad, mapas del aeropuerto, etc.), trámites (facturación, aduanas, controles, etc.). Además, existe la posibilidad de comprar los servicios VIP disponibles en los aeropuertos (salas, fast lane y meet & assist) y conocer y reservar en los marketplaces de Aena (Food & Fly, Shop & Fly y Aena Travel).
- Accionistas e inversores. Presenta información clara, transparente y permanentemente actualizada al mercado y a los accionistas sobre, entre otras cuestiones, la evolución de la acción de Aena (incluyendo información relativa a la cotización, dividendos y el capital social), información económico-financiera y sobre gobierno corporativo, así como los planes estratégicos.
- Aerolíneas. Recoge las rutas potenciales, incentivos, tarifas y aspectos operativos y comerciales que pueden interesar a las compañías aéreas a la hora de ampliar o consolidar su modelo de negocio.
- Corporativa. Presenta los datos principales de la Compañía y su estructura, así como los compromisos y desempeño de la Organización en materia de sostenibilidad, transparencia y empleo.

- Oportunidades de negocio. Describe las líneas de negocio que que tienen las empresas para formar parte de los aeropuertos.
- Portal de reclamaciones y sugerencias. Los ciudadanos pueden tramitar cualquier solicitud, incluyendo la sugerencia de mejoras o cualquier insatisfacción.
- Contratación de proveedores y comercial. Permite consultar la evolución de los expedientes y contratos menores publicados. La información se actualiza diariamente para garantizar la transparencia y comunicación de todos los aspectos relevantes de la Compañía.

La información se actualiza diariamente para, garantizar la transparencia y comunicación de todos los aspectos relevantes de la Compañía.

La Web de Aena dispone de toda la información para usuarios en general así como los detalles del negocio y su evolución. Asimismo, se da respuesta a diferentes grupos de interés como accionistas o aerolíneas, entre otros, con secciones específicas en las que se puede encontrar información más específica.

En cuanto a la accesibilidad digital, Aena trabaja para que los contenidos de su web sean validados con la certificación Doble A, según las recomendaciones indicadas por la WAI (Web Accessibility Initiative), grupo de trabajo internacional perteneciente al W3C (World Wide Web Consortium) que vela por que ningún colectivo sufra discriminaciones de algún tipo que puedan ser causa de fracturas sociales en el mundo virtual. En este sentido, las técnicas empleadas en el portal de Aena encajan con lo que la WAI indica, tanto para el marcado XHTML como para el CSS, con las excepciones de los documentos PDF, el subtítulo y la audiodescripción de todos los vídeos y el reproductor multimedia utilizado.

Aena ha sido reconocida en los XXII Premios AECA a la Transparencia Empresarial 2023, otorgados por la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA) con el objetivo de reconocer el esfuerzo y los resultados de las empresas españolas en materia de transparencia y divulgación de la información financiera, de buen gobierno y sostenibilidad.

²⁵² Pueden consultarse tanto la web de Aena en España, como la de Reino Unido (Aeropuerto de Londres-Luton) y Brasil (Aena Brasil). Ver apartado "Enlaces de interés"



Web corporativa e intranet

A través del portal del Portal de Trámites y Reclamaciones, disponible en la web de la Compañía, los grupos de interés pueden realizar de forma online sugerencias de mejoras o informar de cualquier motivo de insatisfacción. Esta información es fundamental para la mejora continua del desempeño de la Compañía

App de Aena

Acceso a:

- Información de vuelos.
- Reservas de parkings.
- Compra de servicios VIP.
- Descuentos y promociones.
- Solicitud de PMR
- Aena Club
- Servicio de guiado

Aena ha puesto a disposición de los pasajeros el chatbot, Oli para ofrecer a los usuarios información de vuelos, preguntas frecuentes y puntos de interés. Oli ha asistido a más de 750.000 pasajeros a través de texto y voz en 9 idiomas desde su puesta en marcha en 2022.

Presencia en redes

La Compañía realiza un esfuerzo creciente por impulsar su presencia en los medios digitales y las redes sociales ofreciendo tanto información puntual de la actividad como compartiendo con todos los grupos de interés aquellas actuaciones, propuestas e iniciativas en materia de innovación y desarrollo sostenible.

Aena tiene cuentas corporativas en X, Instagram, Facebook, LinkedIn y YouTube. A través de ellas, se transmite información en tiempo real sobre el estado de los aeropuertos y los servicios que ofrecen; asimismo, se responde a las cuestiones, quejas, reclamaciones y sugerencias planteadas por los usuarios.

Además, las cuentas de Enjoy Aena en Instagram, Facebook y LinkedIn publican información sobre los servicios comerciales de Aena, y las de Aena Ventures en X y LinkedIn difunden contenidos sobre la aceleradora de startups de la Compañía.

Aena ha sido, entre los grandes gestores aeroportuarios, el primero por volumen de publicaciones propias en X durante los meses de enero, junio, octubre, noviembre y diciembre de este año, según un informe de monitorización online elaborado por Deloitte.

43,5 M

de páginas vistas en aena.es

54

publicaciones

52 semanas y dos especiales,
(8M y adjudicación BOAB)

Más de

16,9 M

de visitas

Más de

210

publicaciones sobre
sostenibilidad ambiental
y social

Campañas de información específicas

Nota: se puede consultar los datos de 2022 en el EINF 2022.

La Compañía realiza un esfuerzo creciente por impulsar su presencia en los medios digitales y las redes sociales ofreciendo tanto información puntual de la actividad como compartiendo con todos los grupos de interés aquellas actuaciones, propuestas e iniciativas en materia de innovación y desarrollo sostenible.

Más de

5,8M*

interacciones
con los usuarios en redes

*Se incluyen las interacciones con inversión publicitaria correspondientes a la campaña "Un día sin aeropuertos"

Más de

272k

seguidores
en las redes sociales

Redes Sociales²⁵³



[@aena](#)
[@EnjoyAena](#)



[@aena](#)
[@enjoyaena](#)



[aena](#)



[@aena](#)



[aena](#)

²⁵³ Consultar enlaces a estas secciones en el "Anexo - Enlaces y links de interés" incluido en este documento.

Comunicación con los empleados

La intranet corporativa se configura como principal herramienta y repositorio de documentación para todos los empleados de Aena.

Teniendo en cuenta su relevancia, en 2023, se han desarrollado cambios en la misma con el objetivo de facilitar la experiencia de uso de la intranet, mejorar la experiencia de navegación, evitar duplicidades y simplificar su apariencia, al tiempo que dar más importancia a las noticias de actualidad de la compañía.

Asimismo, a lo largo de 2023, Aena ha organizado diversas campañas específicas para promover iniciativas relacionadas con temáticas o ámbitos estratégicos, tales como Igualdad; formación, iniciativas internas y externas de intraemprendimiento; eficiencia energética; iniciativas relacionadas con bienestar, iniciativas sociales (Aena con la sociedad) cumplimiento o cuestiones relacionadas con la expansión internacional, entre otros.

Adicionalmente, a finales del 23 se ha realizado un ejercicio de análisis de los canales de comunicación interna mediante la celebración de dos sesiones dinámicas de focus group descriptivas y proyectivas, en las que los participantes han compartido y reflexionado acerca del funcionamiento de la comunicación interna en Aena. El resultado de este análisis se traducirá en un plan de comunicación interna cuyas acciones se desplegarán a lo largo del 24.

Índice de contenidos Ley 11/2018

El Informe de Gestión Consolidado 2023 de Aena integra la información financiera y la no financiera más relevante de Aena en un único documento, facilitando su comprensión, evitando posibles reiteraciones y, al mismo tiempo, mejorando y ampliando el nivel de divulgación y transparencia.

De acuerdo a la estructura del Informe de Gestión Consolidado 2023 de Aena, a continuación se presentan los contenidos requeridos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad. Asimismo, se ha tenido en cuenta lo dispuesto en la Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la mencionada Ley de Sociedades de Capital, que introduce un nuevo requerimiento relativo a los mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación. Adicionalmente, se da cumplimiento a lo establecido en el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles que, en su primer acto delegado, establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas que se consideren medioambientalmente sostenibles en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático.

Para facilitar la trazabilidad de la información, se especifica los apartados del Informe de Gestión Consolidado 2023 de Aena en la que se localizan estos contenidos:

Asuntos Ley 11/2018	Información recogida en el Informe de Gestión Consolidado 2023 de Aena		
Descripción del modelo de negocio	Localización (página, sección)	Marco utilizado	Omisiones
Entorno empresarial.	<p>Con el fin de las restricciones derivadas del COVID-19, la operación del sector ha recuperado terreno a nivel mundial. Las primeras estimaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) posicionaron 2023 como el año en que se alcanzaron los flujos pre pandemia, inclusive proyectando un crecimiento del sector en 3% respecto al año 2019. A inicios del 2023, las proyecciones sobre la evolución del tráfico en la red de aeropuertos en España impulsó a la Compañía a estimar cerrar el presente año con alrededor de 280 millones de pasajeros, equivalente a una recuperación del 102% del tráfico respecto a 2019. En efecto, los números alcanzados en este 2023 corresponden a 283,2 millones de pasajeros. En este sentido, diversas entidades proyectan que el tráfico mundial de pasajeros crecerá entre un 3,3% y un 4,3% (CAGR) en los próximos 20 años impulsado por mercados emergentes.</p> <p>De la misma forma, cabe destacar el creciente liderazgo de Aena en la gestión aeroportuaria mundial. Muestra de ello ha sido la concesión del grupo de 11 aeropuertos en Brasil, la mayor operación internacional en la historia de Aena que, bajo la marca Aena Brasil, gestiona desde 2020 otros seis aeropuertos en el Nordeste del país y tiene presencia en Reino Unido, donde gestiona al 51% el aeropuerto de Londres-Luton, y en México, Colombia y Jamaica. En Brasil, Aena está inmersa en un ambicioso plan de inversiones y de aumento de la conectividad de las infraestructuras del Nordeste y, con la integración de los aeropuertos de BOAB, va a liderar la mayor red de aeropuertos concesionados en el país.</p> <p>Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Sección "Aena y su Cadena de Valor" y "Actividades que desarrolla la Compañía y su cadena de valor" (págs. 13 y 14).</p> <p>Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos" Apartado "Contexto y estrategia"(pág 15).</p> <p>Cap. "Sobre este informe" (pág. 305).</p>	<p>GRI 2-2</p> <p>GRI 2-6</p>	
Organización y estructura.	<p>Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible", Apartado "1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad"" (pág. 3).</p> <p>Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible", Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno" (pág. 5), Infografías "Junta General de Accionistas 2023 (JGA 2023)" (pág. 7) y "Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2023)" (pág. 11).</p> <p>Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Secciones "Composición, liderazgo e independencia" (pág. 10), "Selección, nombramiento, reelección y plan de sucesión de Aena" (pág. 12), "Comisiones de apoyo al Consejo" (pág. 16) y "Comité de Dirección Ejecutivo" (pág. 17).</p> <p>Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad" (pág. 50)".</p> <p>Cap. "Sobre este informe" (pág. 305).</p>	<p>GRI 2-1</p> <p>GRI 2-9</p> <p>GRI 2-10</p> <p>GRI 2-11</p> <p>GRI 2-13</p> <p>GRI 2-14</p>	



Mercados en los que opera.

Aena S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal que gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España, líder por su experiencia, capacidad y equipo profesional en la gestión de servicios aeroportuarios.

Ofrece a sus clientes -pasajeros, compañías aéreas, agentes de handling y usuarios en general- un servicio integral que incluye una oferta comercial, con garantías de accesibilidad plena y un servicio de atención a las personas con movilidad reducida que goza del reconocimiento internacional por su excelencia.

A través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante, "Aena Internacional") participa también en la gestión de 34 aeropuertos en distintos países en Europa y América (Reino Unido, Brasil, México, Jamaica y Colombia).

Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos" Sección "Modelo de Negocio (pág. 11).

Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos" Sección "Aena y su Cadena de Valor" (pág. 13).

Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible", Apartado "1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad" (pág. 3).

GRI 2-1
GRI 2-6

Objetivos y estrategias.

Entre las principales herramientas que orientarán la actividad de Aena en los próximos años para dar respuesta a los nuevos retos asociados al sector aéreo, se encuentran:

- El Plan Estratégico 2022-2026 está centrado en consolidar la recuperación, potenciar la innovación y ser un referente internacional en sostenibilidad. Concretamente, sus objetivos consisten en:
 - Desarrollar el negocio principal mediante el mantenimiento del liderazgo en la seguridad y eficiencia de la actividad aeronáutica y el aumento apreciable de los ingresos de las actividades comerciales.
 - Crecer a través de la diversificación mediante la expansión de la actividad internacional y el desarrollo de Ciudades Aeroportuarias así como otros negocios adyacentes.
 - Todo ello apoyado en la sostenibilidad como factor transversal del crecimiento de Aena, así como la innovación, tecnología y digitalización, orientación al cliente, y cultura y talento como habilitadores clave.
- El DORA II 2022-2026 contempla los pilares estratégicos en base a los cuales Aena desarrollará su actividad durante el próximo quinquenio:
 - La recuperación del tráfico aéreo.
 - La excelencia en el servicio y el compromiso con la seguridad.
 - La sostenibilidad medioambiental.
 - La potenciación de la competitividad a través de la innovación y la digitalización.
 - La eficiencia en la gestión.
 - Por su importancia para el interés general, la red de aeropuertos de Aena continuará asegurando la accesibilidad y movilidad de los ciudadanos, trabajadores y bienes y servicios, así como la cohesión territorial.
- La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 sienta las bases para hacer frente a los grandes desafíos y mega tendencias ESG. Alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, se configura en torno a 5 programas estratégicos, que a su vez se desarrollan en 16 líneas de acción, y se despliegan en proyectos y acciones. Los cinco programas estratégicos son:
 - Neutralidad en carbono
 - Aviación sostenible
 - Uso responsable de recursos
 - Comunidad y cadena de valor sostenible
 - Compromiso social

GRI 2-12
GRI 2-13
GRI 2-22

Aena actúa con rapidez para adaptarse al contexto, y colabora con otros organismos, compañías aéreas y resto de empresas que desarrollan su actividad en los aeropuertos de la red para la puesta en marcha de actuaciones comunes.

Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:

Cap. "Introducción," Apartado "Carta del Presidente" (pág. 5).

Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "1.2. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026" (pág. 19)

Cap. "1, Modelo de Gobierno Sostenible" Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Infografía "Asuntos ESG presentes en la agenda del Consejo durante 2023" (pág. 15).

Cap. "1, Modelo de Gobierno Sostenible" Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Secciones "Comisiones de apoyo al Consejo" (pág. 16) y "Comité de Dirección Ejecutivo" (pág. 17).

Cap. "1, Modelo de Gobierno Sostenible" Apartado "1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena" (pág. 48).

Cap. "2. Compromiso con el entorno" (pág. 77), Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible," Sección "Gobernanza medioambiental" (pág. 78).

Cap. "2. Compromiso con el entorno" (pág. 77), Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática" (pág. 96).

Cap. "3. Compromiso de la sociedad y los derechos humanos" (pág. 142).

Cap. "4. Gestión responsable de la cadena de suministros" (pág. 169).

Cap. "5. Cuestiones sociales y relativas al personal" (pág. 190).

Cap. "6. Servicios seguros y de calidad" (pág. 262).

Cap. "7. Innovación" (pág. 300).



Factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.

La actividad de Aena se halla sujeta a riesgos e impactos del contexto macroeconómico y geopolítico; concentración y competencia; seguridad operacional y física; dependencia de terceros; planificación y ejecución de inversiones; cambio climático y sostenibilidad; innovación y transformación digital; internacionalización; negocio comercial y desarrollo inmobiliario; marco normativo y aspectos regulatorios; organización y regulación público-privada; ciberseguridad; marco normativo; cumplimiento y transparencia fiscal; implicación de los grupos de interés; calidad del servicio.

Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:

Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2. Los riesgos y su gestión", sección "2.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 22).

GRI 2-12

Descripción de las políticas que aplica el grupo

Localización (página, sección)

Marco utilizado

Omisiones

Procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos.

Aena dispone de un modelo de gestión y control de riesgos, basado en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), orientado a garantizar la consecución de los objetivos de la Compañía de forma predecible en un entorno competitivo globalizado y un contexto complejo.

Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:

Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 22).

Cap. "1, Modelo de Gobierno Sostenible" Apartados "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo" (pág. 22), "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno" (pág. 29) y "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad" (pág. 50).

GRI 3-3

Impactos significativos y de verificación y control. Medidas adoptadas.

Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos," Apartados "2. Los riesgos y su gestión" (pág. 22) y "2.2. Riesgos en 2023" (pág. 26).

Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad" (pág. 308).

GRI 3-3

Resultados de las políticas

Localización (página, sección)

Marco utilizado

Omisiones

Indicadores clave de resultados no financieros pertinentes que permitan el seguimiento y evaluación de los progresos y que favorezcan la comparabilidad entre sociedades y sectores.

Cap. "1. Modelo de Gobierno Sostenible" (pág. 2).
 Cap. "1, Modelo de Gobierno Sostenible" Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Junta General de Accionistas," Infografía "Junta General de Accionistas 2023 (JGA 2023)" (pág. 7).
 Cap. "1, Modelo de Gobierno Sostenible" Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Comisiones de apoyo al Consejo de Administración." (pág. 16).
 Cap. "2. Compromiso con el entorno" (pág. 77).
 Cap. "3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" (pág. 142).
 Cap. "4. Gestión responsable de la cadena de suministro" (pág. 169).
 Cap. "5. Cuestiones sociales y relativas al personal" (pág. 190).
 Cap. "6. Servicios seguros y de calidad" (pág. 262).
 Cap. "7. Innovación" (pág. 300).
 Cap. "Sobre este informe" (pág. 305), Apartado "Doble Materialidad" (pág. 308).

**GRI 2-14
GRI 3-3**



Principales riesgos relacionados vinculados a las actividades del grupo	Localización (página, sección)	Marco utilizado	Omisiones
Relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos.	<p>La actividad de Aena se halla sujeta a riesgos de diferentes tipos que se clasifican en estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento, de información y sociales, medioambientales y de buen gobierno.</p> <p>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:</p> <p>Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos," Sección "Aena y su Cadena de Valor" (pág. 13). Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2.2. Riesgos en 2023" (pág. 26).</p> <p>Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.3.1. Contaminación atmosférica," Sección "Indicadores sobre contaminación atmosférica" (pág. 116). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.3.3. Ruido" (pág. 117). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio," Sección "Operaciones con impactos negativos significativos" (pág. 155). Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato," Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro" (pág. 189).</p>	GRI 2-6 GRI 2-12 GRI 3-3 GRI 305-7	
Cómo el grupo gestiona dichos riesgos.	<p>Aena dispone de un modelo de gestión y control de riesgos, basados en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), orientado a garantizar la consecución de los objetivos de la Compañía de forma predecible en un entorno competitivo globalizado y un contexto complejo.</p> <p>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:</p> <p>Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos," Apartado "2.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 22).</p> <p>Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo" (pág. 22). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 84) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 97). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 162). Cap 6, Infografía "Garantía de Salud y Seguridad en Aena" (pág 263)</p>	GRI 2-12 GRI 2-23 GRI 3-3	
Procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos.	<p>El sistema de gestión de riesgos de Aena desarrolla los principios definidos en la Política de control y gestión de riesgos, e incorpora las correspondientes responsabilidades y procedimientos para identificar y evaluar los riesgos conforme a una metodología de evaluación para priorizarlos según su criticidad en función de su impacto y probabilidad de ocurrencia.</p> <p>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:</p> <p>Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos," Apartado "2.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 22).</p> <p>Cap. "1, Modelo de Gobierno Sostenible" Apartado "1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo" (pág. 22). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 84) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 97). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 162). Cap 6, Infografía "Garantía de Salud y Seguridad en Aena" (pág 263)</p>	GRI 2-12 GRI 2-23 GRI 3-3	

Información sobre los impactos que se hayan detectado y desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.

Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:

Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2. El sector de la aviación," (pág. 15).
 Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2.2. Riesgos en 2023" (pág. 26).

Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 84) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 97).
 Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 162).

**GRI 3-1
 GRI 3-2
 GRI 3-3
 GRI 201-2**

Información sobre cuestiones medioambientales	Localización (página, sección)	Marco utilizado	Omisiones
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 84) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 97).	GRI 3-3 GRI 201-2	
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa sobre la salud y la seguridad.	Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Infografía "Garantía de salud y seguridad en Aena" (pág. 263).	GRI 3-3	
Procedimientos de evaluación o certificación ambiental.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.1.2. Certificaciones ambientales" (pág. 82).	GRI 3-3	
Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales," Tabla "Algunos indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la mejora de la gestión medioambiental y la prevención de riesgos ambientales" (pág. 84).	GRI 3-3	
Principio de precaución.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible" (pág. 78) y "2.5.2. Espacios protegidos" (pág. 132).	GRI 3-3	
Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales," Tabla "Algunos indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la mejora de la gestión medioambiental y la prevención de riesgos ambientales" (pág. 84).	GRI 3-3	
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.2.1. Plan de Acción Climática" (pág. 90), "2.2.4. Métricas. Huella de carbono" (pág. 100), "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables" (pág. 104) y "2.2.6. Energías renovables" (pág. 108).	GRI 3-3 GRI 305-5
	Cualquier forma de contaminación atmosférica específica de una actividad, incluido el ruido y la contaminación lumínica.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.3. Contaminación" (pág. 114) y Sección "Indicadores sobre contaminación atmosférica" (pág. 116), Apartado "2.3.2. Contaminación lumínica" (pág. 117), Apartado "2.3.3. Ruido" (pág. 117), Sección "Medición, reducción y control." (pág. 119).	GRI 3-3 GRI 305-7 GRI A07

Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, recuperación y eliminación de desechos.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias" (pág. 135), "2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular" (pág. 135), "2.6.3. Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos" (pág. 139), "2.6.5. Indicadores de residuos" (pág. 140), Tablas "Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación" (pág. 141).	GRI 3-3 GRI 306-2 GRI 306-3 GRI 306-4 GRI 306-5	
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos.	-		No procede. No material.
Uso sostenible de los recursos	Consumo de agua y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua," Sección "Indicadores sobre consumo de agua," Tablas "Extracción/Consumo de Agua" y "Regiones con estrés hídrico" (pág. 128).	GRI 303-2 GRI 303-3 GRI 303-5	
	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso.	-	-	No procede. No material. Como empresa prestadora de servicios aeroportuarios, el consumo de materias primas no es relevante en la cadena de valor de Aena.

Cambio climático	Consumo, directo e indirecto, de energía.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.2.6. Energías renovables," Tabla "Instalaciones de energías renovables en Aena" (pág. 108), Infografía "Intensidad energética" (pág. 111) y Sección "Esquema de consumo energético dentro de la organización" (pág. 112).	GRI 302-1 GRI 302-3
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovable," Infografía "Eficiencia energética en 2023" (pág. 106), Apartado "2.2.6. Energías renovables," Sección "Esquema de consumo energético dentro de la organización" (pág. 112).	GRI 3-3 GRI 302-4
	Uso de energías renovables.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.2.6. Energías renovables" (pág. 108).	GRI 3-3
	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa y del uso de los bienes y servicios que produce.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.2.1. Plan de Acción Climática" (pág. 90), Tabla "Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización" (pág. 95). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono" (pág. 100), Sección "Emisiones de Alcance 3" (pág. 104) Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.2.6. Energías renovables," Sección "Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética" (pág. 109).	GRI 3-3 GRI 305-1 GRI 305-2 GRI 305-3 GRI 305-4 GRI 305-5
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.2.1. Plan de Acción Climática" (pág. 90) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 97).	GRI 3-3 GRI 201-2
	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.2.1. Plan de Acción Climática" (pág. 90), Sección "Objetivos específicos de descarbonización" (pág. 92) y Tabla "Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización" (pág. 95). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono" (pág. 100). Cap. "2, Compromiso con el entorno", Apartado "2.2.6. Energías renovables," Sección "Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética" (pág. 109).	GRI 3-3 GRI 305-5
	Taxonomía de finanzas sostenibles – Reglamento UE 2020/852 del Parlamento Europeo – Actos Delegados de Taxonomía de la UE	Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.5. Financiación sostenible. Taxonomía" (pág. 57).	Criterio Compañía
Protección de la biodiversidad	Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.5. Protección de la biodiversidad" (pág. 131), "2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad" (pág. 131), "2.5.2. Espacios protegidos" (pág. 132) y "2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control" (pág. 133).	GRI 3-3 GRI 304-1 GRI 304-3
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control" (pág. 133).	GRI 304-2

Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal	Localización (página, sección)	Marco utilizado	Omisiones
Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional.	Cap. "5, Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla," Tabla "Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional (a 31 de diciembre)" (pág. 196).	GRI 2-7	
Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla," Tabla "Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo por sexo y país (a 31 de diciembre)" (pág. 195).	GRI 2-7	
Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla," Tabla "Promedio anual de contratos según su tipología por sexo, edad, y clasificación profesional (consolidado)" (pág. 197).	GRI 2-7	
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla," Sección "Despidos" (pág. 200).	GRI 401-1	
Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Tabla "Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor" (pág. 207).	GRI 405-2	
Brecha salarial.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Tabla "Brecha salarial" (pág. 208).	GRI 405-2	
La remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.1.2. Modelo retributivo" (pág. 204), Tabla "Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor" (pág. 207).	GRI 3-3 GRI 405-2	
La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo.	Cap. "1, Modelo de Gobierno Sostenible" Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección" (pág. 18) y Tabla "Retribuciones percibidas por Consejeros y directivos" (pág. 19). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Tabla "Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor" (pág. 207). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Sección "Ratio de compensación total anual" (pág. 208).	GRI 2-19 GRI 2-20 GRI 2-21 GRI 405-2	
Implantación de políticas de desconexión laboral.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión" (pág. 209). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras," Sección "Medidas específicas de conciliación y bienestar" (pág. 255).	GRI 3-3	
Empleados con discapacidad.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad," Tabla "Empleados con discapacidad" (pág. 219).	GRI 405-1	



Organización del trabajo.	Organización del tiempo de trabajo	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión," Sección "Jornada laboral" (pág. 209). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras," Sección "Medidas específicas de conciliación y bienestar" (pág. 255).	GRI 3-3
	Número de horas de absentismo.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Tabla "Absentismo (personal propio)" (pág. 252).	GRI 403-9
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras," Sección "Medidas específicas de conciliación y bienestar" (pág. 255).	GRI 3-3 GRI 401-2 GRI 401-3
Salud y seguridad.	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5. Salud y seguridad en el empleo" (pág. 240). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena" (pág. 241) y Secciones "Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de accidentes" (pág. 244), "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral" (pág. 245), "Notificación, registro e investigación de la accidentalidad" (pág. 246) y "Formación en materia de salud y seguridad laboral" (pág. 253). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras" (pág. 254) y "5.5.3. Compromiso con las empresas (externas/concurrentes)" (pág. 260).	GRI 3-3 GRI 403-1 GRI 403-2 GRI 403-3 GRI 403-4 GRI 403-5 GRI 403-6 GRI 403-7 GRI 403-8
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad,	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Tablas "Accidentalidad (personal propio)" (págs. 248 y 249).	GRI 403-9
	Enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Tabla "Nº enfermedades profesionales por región declaradas por la mutua (personal propio)" (pág. 251).	GRI 403-10

Relaciones laborales	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos.	Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos" (pág. 160), Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 162). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.4. Relaciones laborales" (pág. 235). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Sección "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral" (pág. 245).	GRI 3-3
	Mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.4. Relaciones laborales" (pág. 235); Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5. Salud y seguridad en el empleo," Sección "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral" (pág. 245).	GRI 3-3
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.4. Relaciones laborales" (pág. 235).	GRI 2-30
	El balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5. Salud y seguridad en el empleo," Sección "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral" (pág. 245).	GRI 403-4
Formación	Las políticas implementadas en el campo de la formación.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.3.3. Formación" (pág. 227) y Sección "Actuaciones relevantes en 2023 en materia de formación" (pág. 228).	GRI 3-3 GRI 404-2
	La cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.3.3. Formación," Tablas "Principales datos de formación" (pág. 231) y "Horas de formación por sexo, categoría profesional y región" (pág. 232)	GRI 404-1
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartados "5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad" (pág. 219) y "5.2.3. Accesibilidad en los servicios" (pág. 220).	GRI 3-3	

Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.2.1. Diversidad de género" (pág. 213).	GRI 3-3	
	Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres).	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.2.1. Diversidad de género" (pág. 213).	GRI 3-3	
	Medidas adoptadas para promover el empleo.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartados "Introducción" (pág. 191) y "5.2.6. Diversidad generacional, gestión de la edad y fomento de la integración laboral de los jóvenes" (pág. 221).	GRI 3-3	
	Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.2. Diversidad e inclusión" (pág. 211). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas" (pág. 215). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartados "5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad" (pág. 219) y "5.2.3. Accesibilidad en los servicios" (pág. 220).	GRI 3-3	
	La política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.	Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.2. Diversidad e inclusión" (pág. 211).	GRI 3-3	
Información sobre el respeto de los derechos humanos	Localización (página, sección)		Marco utilizado	Omisiones
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos.	Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos" (pág. 157). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos" (pág. 168).		GRI 2-23 GRI 2-26 GRI 3-3	
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos.	Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.2. Cultura y ética corporativa" (pág. 20). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartados "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos" (pág. 157) y "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos" (pág. 160).		GRI 2-23 GRI 3-3	
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos.	Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.2.10. Canal de denuncias" (pág. 37). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos" (pág. 168). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas" (pág. 215).		GRI 3-3 GRI 406-1	
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva.	Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartados "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos" (pág. 157) y "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 162).		GRI 2-23 GRI 407-1	

La eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.	Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.2.10. Canal de denuncias" (pág. 37). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.2. Diversidad e inclusión" (pág. 211). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas" (pág. 215).	GRI 3-3 GRI 406-1	
La eliminación del trabajo forzoso u obligatorio.	Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 162).	GRI 409-1	
La abolición efectiva del trabajo infantil.	Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 162).	GRI 408-1	
Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno	Localización (página, sección)	Marco utilizado	Omisiones
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno.	Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartados "1.2. Cultura y ética corporativa" (pág. 20), "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo" (pág. 22), "1.2.2. Política de Cumplimiento Normativo" (pág. 27), "1.2.3 Código de Conducta" (pág. 28), "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno" (pág. 29), "1.2.5. Procedimiento de Operaciones vinculadas" (pág. 33), "1.2.6. Conflictos de interés" (pág. 33). Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno," Tabla "Naturaleza de los casos de corrupción confirmados" (pág. 31).	GRI 2-15 GRI 2-23 GRI 2-26 GRI 3-3 GRI 205-1 GRI 205-2 GRI 205-3	
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.	Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartados "1.2. Cultura y ética corporativa" (pág. 20) y "1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales" (pág. 34).	GRI 3-3	
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro" (pág. 146).	GRI 203-1 GRI 413-1	

Información sobre la sociedad	Localización (página, sección)	Marco utilizado	Omisiones	
<p>Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible</p>	<p>El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local, poblaciones locales y en el territorio.</p>	<p>Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 84), "2.5.2. Espacios protegidos" (pág. 132) y "2.3. Contaminación" (pág. 114). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Planes de Aislamiento Acústico" (pág. 121). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" (pág. 143), "3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno" (pág. 152), "3.2.1. Creación de valor social" (pág. 152) y "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio," Sección "Operaciones con impactos negativos significativos" (pág. 155). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5. Salud y seguridad en el empleo" (pág. 240). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Sección "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral" (pág. 245). Cap. "Sobre este informe," Apartados "Relación y diálogo con los grupos de interés" (pág. 314) y "Comunicación y transparencia" (pág. 320).</p>	<p>GRI 3-3 GRI 201-1 GRI 203-1 GRI 203-2 GRI 413-1 GRI 413-2</p>	
<p>Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos.</p>	<p>Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Secciones "Junta General de Accionistas" (pág. 6) y "Comunicación con accionistas" (pág. 8). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.1.4. Consultas ambientales" (pág. 85). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Comunicación" (pág. 122). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" (pág. 143). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio," Sección "Operaciones con impactos negativos significativos" (pág. 155). Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.2.1. Aspectos generales," Sección "Transparencia y diálogo" (pág. 177). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.4.2. Comunicación con los empleados" (pág. 237). Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Apartados "6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes" (pág. 297) y "6.7.3. Mecanismos de reclamación" (pág. 297). Cap. "Sobre este informe," Apartado "Relación y diálogo con los grupos de interés" (pág. 314).</p>	<p>GRI 2-29 GRI 413-1 GRI 413-2</p>		
<p>Las acciones de asociación o patrocinio.</p>	<p>Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.1.6. Participación en asociaciones relacionadas con el medioambiente" (pág. 89). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" (pág. 143) y "3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno" (pág. 152). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.2.1. Creación de valor social," Tabla "Generación de recursos en la comunidad (Cash flow social)" (pág. 152).</p>	<p>GRI 2-28 GRI 201-1 GRI 413-1</p>		
<p>Subcontratación y proveedores.</p>	<p>La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales.</p>	<p>Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor" (pág. 176). Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.3.1. Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación" (pág. 183).</p>	<p>GRI 3-3 GRI 308-1 GRI 414-1</p>	
<p>Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.</p>	<p>Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.3. El proceso de adquisición y compras" (pág. 182). Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato" (pág. 185), Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro" (pág. 189).</p>	<p>GRI 3-3 GRI 308-2 GRI 414-2</p>		
<p>Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas.</p>	<p>Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Apartado "6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional" (pág. 266).</p>	<p>GRI 3-3</p>		
<p>Consumidores.</p>	<p>Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores.</p>	<p>Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Apartados "6.1. Seguridad Operacional" (pág. 264), "6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional," (pág. 266), "6.2. Seguridad aeroportuaria" (pág. 273), "6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información" (pág. 280) y "6.4 Seguridad sanitaria" (pág. 284). Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Apartado "6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria," Sección "Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria" (pág. 277).</p>	<p>GRI 3-3 GRI 416-1</p>	
<p>Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.</p>	<p>Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Apartado "6.7.3. Mecanismos de reclamación" (pág. 297).</p>	<p>GRI 3-3 GRI 416-2</p>		



Información fiscal.	Los beneficios obtenidos país por país.	Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.3.1. Contribución fiscal," Tabla "Indicadores en materia fiscal" (pág. 47).	GRI 207-4	
	Los impuestos sobre beneficios pagados.	Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.3.1. Contribución fiscal," Tabla "Indicadores en materia fiscal" (pág. 47).	GRI 207-4	
	Las subvenciones públicas recibidas.	Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartados "1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad" (pág. 3) y "1.3.1. Contribución fiscal," Tabla "Indicadores en materia fiscal" (pág. 47).	GRI 201-4	Esta información se encuentra disponible en las Cuentas Anuales (ver Apartado 24)

Índice de Contenidos GRI

Aena ha elaborado el informe conforme a los Estándares GRI para el periodo comprendido entre 1 de enero de 2023 y 31 de diciembre de 2023.

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización/Contenido	Página	Comentarios/Omisiones
GRI 1: Fundamentos 2021 GRI 2: Contenidos Generales 2021						
1. La organización y sus prácticas de presentación de informes						
2-1	Detalles organizacionales			Nombre legal: Aena, SME S.A. Sede central: C/ Peonías, 12. 28042 Madrid, España. Cap. "Introducción", Apartado "Modelo de negocio" Cap. 1, Apartados "1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad" y "1.2. Cultura y ética corporativa"	11, 3, 20	
2-2	Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad			Cap. "Sobre este informe"	305	
2-3	Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto			Ejercicio 2023 (del 1 de enero al 31 de diciembre), al igual que las CCAACC. Frecuencia de reporte anual. Fecha de publicación: febrero de 2024 Punto de contacto: rc@aena.es	-	
2-4	Actualización de la información					No se han producido reexpresiones de la información.
2-5	Verificación externa			Cap. "Introducción", Apartado "Nivel de revisión por los auditores externos" Cap. "Sobre este informe"	6, 305	La Comisión de Auditoría tiene entre sus funciones la de elevar al Consejo de Administración para su sometimiento a la Junta General de Accionistas las propuestas de selección, nombramiento, reelección y sustitución de auditores de cuentas, asegurar y preservar la independencia del auditor externo en el ejercicio de sus funciones, supervisar su labor, etc. Asimismo, se mantiene una relación con los auditores y verificadores externos estrictamente enfocada a la efectiva realización de sus servicios en un marco idóneo de independencia. La verificación externa del presente informe queda reflejada en el "Informe de verificación independiente del Estado de Información no financiera consolidado de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2023".

2. Actividades y trabajadores

2-6	Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	7	8	<p>Cap. "Introducción", Apartado "Modelo de negocio"</p> <p>Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Secciones "Aena y su cadena de valor", "Actividades que desarrolla la Compañía y su cadena de valor" y "Contexto y estrategia"</p> <p>Cap. 3, Apartado "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio" Sección "Operaciones con impactos negativos significativos."</p> <p>Cap. 4, Apartados "4.1.1. Descripción de la cadena de suministro" y "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato" Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro"</p>	11, 13, 14, 15, 155, 172, 189	
2-7	Empleados	3, 4, 5, 6	5, 8, 10	<p>Cap. 5, Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla", Tablas "Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional (a 31 de diciembre)", "Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo por sexo y país (a 31 de diciembre)" y "Promedio anual de contratos según su tipología por sexo, edad, y clasificación profesional (consolidado)"</p>	195, 196, 197	En España, los datos relativos a los empleados se han recogido a través SAP. En Reino Unido, esta información se obtiene mediante fichas de personal, datos de plantilla en ADP e informes de <i>Goodshape</i> . Por último, en Brasil, el proveedor externo que gestiona esta información la facilita haciendo uso de herramientas estándar.
2-8	Trabajadores que no son empleados	3, 4, 5, 6	5, 8, 10	<p>Cap. 4, Apartado "4.1.1. Descripción de la cadena de suministro"</p>	172	En España, los datos relativos a los trabajadores que no son empleados se han obtenido mediante el uso de un programa específico de proveedores. En Reino Unido y en Brasil se ha obtenido mediante el uso de herramientas estándar.

3. Gobernanza

2-9	Estructura de gobernanza y composición		16	<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno", y secciones "El Consejo de Administración", "Comisiones de apoyo al Consejo de Administración" y "Comité de Dirección Ejecutivo", y Tabla "Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2023)"</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad"</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de Gestión ambiental sostenible" Sección "Gobernanza Medioambiental" y Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática"</p>	5, 9, 11, 16, 17, 50, 78, 96	
2-10	Designación y selección del máximo órgano de gobierno		5, 16	<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno", Infografía "Junta General de Accionistas 2023 (JGA 2023)" y Sección "Selección, nombramiento, reelección y plan de sucesión de Aena"</p>	7, 12	
2-11	Presidente del máximo órgano de gobierno			<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de Gobierno" Secciones "Composición, liderazgo e independencia" y "Comité de Dirección Ejecutivo"</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.2.6. Conflictos de interés"</p>	10, 17, 33	



2-12	Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos		8	<p>Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartados "2.1. Estructura, control y gestión de riesgos" y "2.2. Riesgos en el 2023" e Infografía "Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo (incluidos riesgos emergentes) que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena"</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Infografía "Asuntos ESG presentes en la agenda del Consejo durante 2023" y Secciones "Comisiones de apoyo al Consejo de Administración" y "Comité de Dirección Ejecutivo."</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad."</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible," Sección "Gobernanza medioambiental."</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática."</p>	22, 26, 16, 15, 16, 17, 50, 78, 96
2-13	Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos			<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Comité de Dirección Ejecutivo."</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo" Sección "Partes responsables de la supervisión y el seguimiento del Sistema"</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad".</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible," Sección "Gobernanza medioambiental."</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática."</p>	17, 22, 50, 78, 96
2-14	Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad			<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Junta General de Accionistas," Infografía "Junta General de Accionistas 2023 (JGA 2023)."</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Comisiones de apoyo al Consejo."</p> <p>Cap. Sobre este Informe, Sección "Doble Materialidad."</p>	7, 16, 305, 308
2-15	Conflictos de interés	10	16	<p>Apartado "1.2.5. Procedimiento de Operaciones Vinculadas"</p> <p>Apartado "1.2.6. Conflictos de interés"</p>	33, 33
2-16	Comunicación de inquietudes críticas	1, 2, 10	16	<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Infografía "Junta General de Accionistas 2023." Sección "Reuniones del Consejo de Administración"</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.2.10. Canal de denuncias."</p>	7, 15, 37
2-17	Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno			<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de Gobierno," Sección "Formación al Consejo de Administración."</p>	14
2-18	Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno			<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de Gobierno," Sección "Evaluación del Consejo de Administración."</p>	14
2-19	Políticas de remuneración	1, 6	5	<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Retribuciones del Consejo de Administración y de la Alta Dirección."</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad."</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática".</p>	18, 52, 96
2-20	Proceso para determinar la remuneración	1, 6	5, 15	<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Infografía "Junta General de Accionistas 2023 (JGA 2023)."</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección."</p> <p>Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo"</p>	7, 18, 204



2-21	Ratio de compensación total anual			Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Sección "Ratio de compensación total anual".	204 ,208
4. Estrategia, políticas y prácticas					
2-22	Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible			<p>Cap "Introducción", Apartado "Carta del Presidente"</p> <p>Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos," Apartado "1.2. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026"</p> <p>Cap. 1, Apartados "1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena" y "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad."</p> <p>Cap. 2 "Compromiso con el entorno."</p> <p>Cap. 3 "Compromiso con la sociedad y los derechos humanos."</p> <p>Cap. 4 "Gestión responsable de la cadena de valor."</p> <p>Cap. 5 "Cuestiones sociales y relativas al personal."</p> <p>Cap. 6 "Servicios seguros y de calidad."</p> <p>Cap. 7 "Innovación."</p>	5, 19, 48, 50, 77, 142, 169, 190, 262, 300
2-23	Compromisos y políticas	1 a 10		<p>Cap. 1, Apartado "1.2. Cultura y ética corporativa," Tabla "Documentos internos que componen el Marco de actuación de Aena."</p> <p>Cap. 1, Apartados "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo", "1.2.2 Política de Cumplimiento Normativo", "1.2.3. Código de Conducta", "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno" y "1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales"</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.1.1. Modelo de gestión del capital natural."</p> <p>Cap. 3, Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad", "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos." y "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos"</p> <p>Cap. 5, Apartado "Introducción."</p> <p>Cap. 6, Apartados "6.1.1. Marco de gestión" y "6.6.1 Principal normativa aplicable y medidas desarrolladas para mejorar la calidad de los servicios."</p> <p>Cap. "Enlaces de interés."</p>	21, 22, 27, 28, 29, 34, 80, 143, 157, 160, 191, 264, 287, 364
2-24	Incorporación de los compromisos y políticas	1 a 10		<p>Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2.1. Estructura, control y gestión de riesgos" y Sección "La Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena"</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.2. Cultura y ética corporativa," Tabla "Documentos internos que componen el Marco de actuación de Aena."</p> <p>Cap. 3, Apartado "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos."</p>	22, 24, 21, 157
2-25	Procesos para remediar los impactos negativos	1, 7, 10	16	<p>Cap. 2, Apartado "2.1.4. Consultas ambientales."</p> <p>Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos."</p> <p>Cap. 6, Apartados "6.1.5. Otros mecanismos para mantener niveles excelentes de Seguridad Operacional" y "6.7.3. Mecanismos de reclamación."</p> <p>Cap. "Sobre este informe," Apartado "Relación y diálogo con grupos de interés."</p>	85, 160, 269, 297, 314

2-26	Mecanismos de asesoramiento para solicitar y plantear inquietudes	1, 2, 10	16	<p>Cap. 1, Apartados "1.2.2. Política de Cumplimiento Normativo", "1.2.3. Código de Conducta", "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno," "1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales" y "1.2.10. Canal de denuncias."</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.3. Transparencia fiscal," Sección "Control y gestión de riesgos."</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.1.4. Consultas ambientales"</p> <p>Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos."</p> <p>Cap. 4, Apartado "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato," Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro."</p> <p>Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas."</p> <p>Cap. 6, Apartado "6.7.3. Mecanismos de reclamación."</p>	27, 28, 29, 34, 37, 45, 85, 168, 189, 215, 297	
2-27	Cumplimiento de la legislación y las normativas	1 a 10	-	-	En 2023, Aena no ha recibido multas o sanciones por incumplimiento de la legislación y normativas aplicables que puedan considerarse significativas de acuerdo con el criterio interno de significatividad.	
2-28	Afiliación a asociaciones		17	<p>Cap. 1, Apartado "1.2.8. Registro Europeo de transparencia y lobby"</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.1.6. Adhesiones, alianzas y reconocimientos relacionados con el medio ambiente."</p> <p>Cap. 3, Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" y "3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno."</p>	35, 89, 143, 152	En la web de Aena puede encontrarse un listado más detallado de las asociaciones y las organizaciones. Véase: www.aena.es/es/corporativa/transparencia/convenios-y-acuerdos-de-colaboracion.html
5. Participación de los grupos de interés						
2-29	Enfoque para la participación de los grupos de interés			<p>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Secciones "Junta General de Accionistas" y "Comunicación con accionistas."</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.1.4. Consultas ambientales."</p> <p>Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Comunicación."</p> <p>Cap. 3, Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" y "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio."</p> <p>Cap. 4, Apartado "4.2.1. Aspectos generales," Sección "Transparencia y diálogo."</p> <p>Cap. 5, Apartado "5.4.2. Comunicación con los empleados."</p> <p>Cap. 6, Apartados "6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes" y "6.7.3. Mecanismos de reclamación."</p> <p>Cap. "Sobre este informe," Apartado "Relación y diálogo con grupos de interés" y Sección "Comunicación de Aena con sus grupos de interés."</p>	6, 8, 85, 122, 143, 154, 177, 237, 297, 297, 314, 316	
2-30	Convenios de negociación colectiva	1, 3, 4, 6	8	Cap. 5, Apartado "5.4. Relaciones laborales."	235	

GRI 3: Temas Materiales 2021



3-1	Proceso de determinación de los temas materiales			Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2.2. Riesgos en 2023." e Infografía "Principales riesgos emergentes a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	16, 26, 308	
3-2	Lista de temas materiales			Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2.2. Riesgos en 2023." e Infografía "Principales riesgos emergentes a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	16, 26, 308	
Tema Material: Conducta empresarial (Cultura corporativa, Corrupción y soborno)						
3-3	Gestión de los temas materiales	10	16	Cap. 1 "Modelo de Gobierno Sostenible" Cap. 1, Apartados "1.1.2. Organos de gobierno", "1.2. Cultura y ética corporativa" "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo", "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno", "1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales" y "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad.", "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad" y "1.5. Financiación sostenible. Taxonomía" Cap 3, Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad", "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos, sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" Cap. 4 "Gestión responsable de la cadena de suministros" Cap. 4, Apartados "4.1 Criterios aplicables a la contratación en Aena", "4.1.2. Principales hitos en contratación en 2023" Sección "Formación", "4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor", "4.3. El proceso de adquisición y compras" y "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato". Cap 6, Apartados "6.6 Gestión de la calidad", "6.7.3. Mecanismos de reclamación" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	2, 5, 20, 22, 29, 34, 50, 52, 57, 143, 160, 162, 169, 172, 174, 176, 182, 185, 286, 297, 308	
201-4	Asistencia financiera recibida del gobierno	10	16	Cap. 1, Apartados "1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad" y "1.3.1. Contribución fiscal"	3, 47	Consultar las Cuentas Anuales (ver Apartado 24)
204-1	Proporción de gasto en proveedores locales		16	Cap. 4, Apartado "4.1.1. Descripción de la cadena de suministro."	172	Información no disponible: hasta la fecha, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido no se contabilizan los expedientes de obra y servicios, materiales y equipos, de acuerdo a dicha clasificación. Tampoco es posible facilitar la información sobre el número total de proveedores ni de nuevos. Si bien, se prevé facilitar esta información en futuros ejercicios.
205-1	Operaciones evaluadas en función de los riesgos relacionados con la corrupción	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno."	29	
205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno", Sección "Formación en materia de prevención del fraude, la corrupción y el soborno"	30	

205-3	Incidentes de corrupción confirmados y medidas tomadas	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno," Sección "Comunicaciones en materia de corrupción y soborno" y Tabla "Naturaleza de los casos de corrupción confirmados." Cap. 1, Apartado "1.2.10. Canal de denuncias"	31, 31, 37	
206-1	Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.9. "Competencia desleal"	36	Tal y como se reportó en el Informe de Sostenibilidad - EINF 2023, con fecha 20 de febrero de 2020 el Juzgado de lo Mercantil emplazó a Aena a contestar la demanda presentada por Ryanair DAC en la que interesa la declaración de nulidad de una penalización impuesta por Aena a Ryanair, que asciende a 9.000 €, cuantía inmaterial para la Organización, la declaración de nulidad de la cláusula contractual donde se establece la penalización y la devolución de la cantidad impuesta. La declaración de nulidad de la cláusula cuestionada se sustenta en que había sido impuesta mediante abuso de posición dominante. La celebración del juicio estaba previsto el 1 de marzo de 2023; no obstante, se aplazó y tuvo lugar el 8 de enero de 2024. Aena ha sostenido en todo momento, que el fundamento de la pretensión de la Demandante no es una cuestión de abuso de posición dominante, sino la oposición a que se le impusiera la correspondiente penalización y, por tanto, una cuestión contractual. Aena considera que, para conocer de esta cuestión, deben ser competentes los tribunales de la jurisdicción civil y así lo ha puesto de manifiesto en el momento procesal oportuno.
207-1	Enfoque fiscal		16	Cap. 1, Apartado "1.3 Transparencia Fiscal", Sección "Enfoque fiscal"	45	
207-2	Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos	10	16	Cap. 1, Apartado "1.3. Transparencia fiscal," Secciones "Gobernanza fiscal" y "Control y gestión de riesgos."	45, 45	
207-3	Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal.		16	Cap. 1, Apartado "1.3 Transparencia Fiscal" Sección "Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal"	46	
207-4	Presentación de informes país por país		16	Cap. 1, Apartado "1.3.1. Contribución fiscal," Tabla "Indicadores en materia fiscal"	47, 47	Ver nota (1) al final de la presente tabla GRI.
415-1	Contribución a partidos y/o representantes políticos	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.8. Registro Europeo de Transparencia y Lobby".	35	
Tema Material: Cambio climático (Mitigación y adaptación al cambio climático, Energía)						

3-3	Gestión de los temas materiales	7, 8, 9	3, 7, 8, 12, 13, 14, 15	<p>Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2. Los riesgos y su gestión"</p> <p>Cap. 1, Apartado "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad."</p> <p>Cap. 2 "Compromiso con el entorno"</p> <p>Cap. 2, Apartados "2.1.2. Certificaciones ambientales", "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales", "2.2. Aena frente a la emergencia climática", "2.2.1. Plan de Acción Climática", "2.2.1. Plan de Acción Climática" Sección "Objetivos específicos de descarbonización", "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático.", "2.2.4. Métricas. Huella de carbono", "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables", "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables" Infografía "Eficiencia energética en 2023", "2.2.6. Energías renovables", "2.3. Contaminación".</p> <p>Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."</p>	22, 52, 77, 82, 84, 90, 90, 92, 97, 100, 104, 106, 108, 114, 308	
201-2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	7, 8, 9	13	Cap. 2, Apartados "2.2.1. Plan de Acción Climática" y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático"	90, 97	
302-1	Consumo energético dentro de la organización	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables" Tabla "Instalaciones de energías renovables en España" y Sección "Esquema de consumo energético dentro de la organización"	108, 112	
302-2	Consumo de energía fuera de la organización	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	-	-	No procede: La divulgación de información relacionada con este contenido no procede dado que Aena ofrece servicios que no conllevan un consumo energético externo.
302-3	Intensidad energética	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables", Infografía "Intensidad energética"	111	
302-4	Reducción del consumo energético	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables", Sección "Principales indicadores de consumo energético"	111	
302-5	Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	-	-	No procede: La divulgación de información relacionada con este contenido no procede dado que Aena ofrece servicios que no conllevan un consumo energético por parte del usuario final.
305-1	Emisiones directas de GEI (alcance 1)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15	Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tablas "Huella de carbono" y "Emisiones directas de GEI (Alcance 1)".	100, 101, 102	
305-2	Emisiones indirectas de GEI asociadas a la energía (alcance 2)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15	Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tablas "Huella de carbono" y "Emisiones indirectas de GEI (Alcance 2)".	100, 101, 103	
305-3	Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15	Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tabla "Huella de carbono.", Sección "Emisiones de alcance 3"	100, 101, 104	
305-4	Intensidad de las emisiones de GEI	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tabla "Intensidad de las emisiones de GEI kgCO2e/ATU (Alcances 1 y 2)"	100, 100	

305-5	Reducción de las emisiones de GEI	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, Apartado "2.2.1. Plan de Acción Climática," Tabla "Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización." Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono." Tabla "Evolución de emisiones de GEI (toneladas equivalentes de CO2)". Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables," Sección "Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética."	90, 95, 100, 100, 109	Información no disponible: en Reino Unido no se ha desarrollado hasta la fecha ninguna medida de implementación de renovables en autoconsumo, si bien entra dentro de su planificación a 2026. En Brasil se prevé la implantación de renovables en autoconsumo tras la finalización de las obras durante las cuales se instalarán plantas fotovoltaicas.
305-6	Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (ODS)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15		-	No procede: la divulgación de información relacionada con este contenido no procede dado que Grupo Aena no emite de forma significativa sustancias que agotan la capa de ozono (ODS).
Tema Material: Contaminación (Contaminación del aire)						
3-3	Gestión de los temas materiales	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2. Apartado "2.3. Contaminación". Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	114, 308	
305-7	Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, Apartado "2.3.1. Contaminación atmosférica", Sección "Indicadores sobre contaminación atmosférica"	116	
Tema Material: Agua y recursos marinos (Consumo de agua)						
3-3	Gestión de los temas materiales	7, 8, 9	6, 11, 12, 13, 14, 15	Cap. 1, Apartados "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad" y "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad." Cap. 2, Apartados "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible." y "2.4. Uso sostenible de recursos: agua" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	50, 52, 78, 124, 308	
303-1	Interacción con el agua como recurso compartido	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado "2.4.1. Gestión hídrica"	124	
303-2	Gestión de los impactos relacionados con el vertido de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado "2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua," Sección "Indicadores sobre consumo de agua."	128	
303-3	Extracción de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado "2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua," Sección "Indicadores sobre consumo de agua," Tabla "Extracción/Consumo de Agua".	128	
303-4	Vertido de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado "2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua," Sección "Indicadores sobre consumo de agua," Tablas "Vertidos de aguas residuales por tipo de agua - Miles de m3" y "Vertidos de aguas residuales por destino - Miles de m3."	129, 130	Información no disponible: en el caso el Aeropuertos de Londres-Luton en Reino Unido no se dispone a fecha de cierre de este informe de esta categorización pero se esta trabajando para disponer de la información en futuros reportes.
303-5	Consumo de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado "2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua," Sección "Indicadores sobre consumo de agua," Tabla "Extracción/Consumo de Agua"	128	
Tema Material: Biodiversidad (Impactos sobre el estado de las especies)						



3-3	Gestión de los temas materiales			Cap. 1, Apartados "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad" y "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad." Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible." y "2.5.2. Espacios protegidos" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	50, 52, 78, 132, 308	
304-1	Sitios operacionales en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartados "2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad" y "2.5.2. Espacios protegidos".	131, 132	Ver nota (2) al final de la presente tabla GRI.
304-2	Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartado "2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad" Sección "Principales impactos de la actividad en el entorno", y Apartados "2.5.2. Espacios protegidos" y "2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control"	131, 131, 132, 133	



304-3	Hábitats protegidos o restaurados	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartados "2.5.2. Espacios protegidos" y "2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control".	132, 133	<p>España es uno de los países con mayor diversidad biológica de la Unión Europea y los aeropuertos de la red española están distribuidos por toda su geografía. Como reflejo de ello, la diversidad y tipología de los ecosistemas que en ellos se encuentra es muy variada y depende, en cualquier caso, de las características de las zonas en las que se ubique cada aeropuerto. En consecuencia, en el interior de 24 de los 46 aeropuertos de la red se encuentra algún espacio natural protegido (ver nota (2) a continuación de la tabla GRI).</p> <p>A este respecto, cabe indicar que las actuaciones propias de los aeropuertos y las empresas que desarrollan sus trabajos en los mismos se desarrollan en estricto cumplimiento de la legislación vigente. Como resultado, cualquier posible actuación que pueda afectar a estas áreas debe obtener la correspondiente resolución o permiso ambiental, no pudiendo ser realizadas actuaciones que alteren dichos espacios sin la aplicación de las correspondientes medidas protectoras que estas resoluciones determinen.</p> <p>Estas áreas se encuentran perfectamente delimitadas por los responsables de cada aeropuerto al objeto de evitar cualquier acción que se realice sobre ellas para asegurar que se mantienen sus valores naturales.</p> <p>Tanto el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido como los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil no se encuentran en áreas protegidas. Asimismo indicar que en las Resoluciones ambientales publicadas en la web de Aena pueden ser consultados las áreas de especial protección que se encuentran en el interior de los recintos aeroportuarios, así como las medidas llevadas a cabo para protegerlas y corregir su posible afección. La aplicación de estas medidas establecidas en las resoluciones ambientales son supervisadas por el Ministerio tanto durante la fase de obra como de explotación de los proyectos, a través del Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) realizado por la compañía. A través de este PVA se controla la aplicación de cada una de las medidas correctoras previstas, proporcionando información acerca de la eficiencia y la correcta ejecución de las mismas.</p>
-------	-----------------------------------	---------	----	---	----------	--



304-4	Especies que aparecen en la Lista Roja de la IUCN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartados "2.5.2. Espacios protegidos" y "2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control".	132, 133	<p>Los aeropuertos y helipuertos de Aena se encuentran ubicados en prácticamente toda la geografía española, en la zona central de Reino Unido, y en 9 estados de Brasil. Los hábitats que se encuentren ubicados en dichas áreas podrían verse afectados por las operaciones de Aena. Si bien, a través de las evaluaciones de impacto ambiental y los estudios de gestión de riesgos de fauna, se han identificado a las diferentes especies que podrían verse impactadas y se han definido las principales medidas adoptadas para la protección de la biodiversidad.</p> <p>Respecto al valor específico de la biodiversidad existente en los recintos aeroportuarios españoles, este se encuentra recogido en las Resoluciones ambientales publicadas en la página web de Aena, donde se especifica su nivel de protección.</p> <p>En el caso de los aeropuertos de Aena en Reino Unido y Brasil, estos no se encuentran ubicados en zonas naturales de especial protección ni tienen identificadas especies protegidas en su recinto</p> <p>Únicamente se encuentra detectada en el aeropuerto Presidente Castro Pinto la presencia de la especie <i>Calidris pusilla</i> con el siguiente nivel de protección: International level: NT; National level: EN</p>
Tema material: Economía circular (Salida de recursos relacionados con productos y servicios, Residuos)						
3-3	Gestión de los temas materiales			Cap. 1, Apartados "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad" y "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad." Cap. 2, Apartados "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible." y "2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	50, 52, 78, 135, 308	
306-1	Generación de residuos e impactos significativos en materia de residuos.	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado "2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular"	135	
306-2	Gestión de impactos significativos en materia de residuos.	7, 8, 9	11, 12, 13, 15	Cap. 2, Apartados "2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular," "2.6.3. Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos" y "2.6.4. Iniciativas con terceros en materia de reducción de residuos, reutilización y reciclaje".	135, 139, 140	
306-3	Residuos generados	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado "2.6.5. Indicadores de residuos", Tabla "Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación".	141	
306-4	Residuos no destinados a eliminación.	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado "2.6.5. Indicadores de residuos", Tabla "Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación".	141	Información no disponible: actualmente no se dispone del desglose del tipo de valorización de los residuos llevado a cabo por terceros, aunque se está trabajando para poder disponer de esta información en futuros reportes.

306-5	Residuos destinados a eliminación	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado "2.6.5. Indicadores de residuos", Tabla "Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación".	141	
Tema Material: Investigación, innovación, diseño y transformación digital (Investigación, innovación, diseño y transformación digital)						
3-3	Gestión de los temas materiales	9	4, 9, 12	Cap. 7 "Innovación", sección "7.1. La gestión de la innovación en Aena" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	300, 301, 308	
404-2	Programas para desarrollar las competencias de los empleados y programas de ayuda a la transición	9	4, 9, 12	Cap. 5, apartados "5.3.2. Atracción, desarrollo y retención del talento", "5.3.3. Formación", sección "Actuaciones relevantes en 2023 en materia de formación"	223, 227, 228	
Tema Material: Colectivos afectados (Ruido, Derechos económicos, sociales y culturales de los colectivos)						
3-3	Gestión de los temas materiales	1, 2	5, 8, 9, 11, 16, 17	Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido" Cap. 3 "Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Cap. 3, Apartado "3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	117, 142, 152, 308	
AO7	Exposición al ruido		11	Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Medición, reducción y control."	119	Información no disponible: en Brasil no se ha realizado ninguna actuación de aislamiento acústico hasta al fecha. Si bien se continúa trabajando en iniciativas para mejorar la medición y monitorización del ruido de las aeronaves, así como realizar un seguimiento de esta información a través de la creación de Comisiones Externas con distintos actores de las comunidades locales.
201-1	Valor económico directo generado y distribuido			Cap. 3, Apartado "3.2.1. Creación de valor social," Tablas "Generación de recursos en la comunidad (Cash flow social)" e "Indicadores de impacto social."	152, 152, 154	
203-2	Impactos económicos indirectos significativos		16	Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Planes de Aislamiento Acústico." Cap. 3, Apartados "3.2.1 Creación de valor social" y "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio."	121, 152, 154	
413-1	Operaciones con programas de participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y desarrollo		8,17	Cap. 2, Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" y "2.5.2. Espacios protegidos." Cap. 3, Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad," "3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro" y "3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno." Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Sección "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Relación y diálogo con grupos de interés" y Sección "Comunicación de Aena con sus grupos de interés." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Comunicación y transparencia."	84, 132, 143, 146, 152, 245, 314, 316, 320	

413-2	Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales– en las comunidades locales	1, 2	11	Cap. 3, Apartado “3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio,” Sección “Operaciones con impactos negativos significativos.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Relación y diálogo con grupos de interés” y Sección “Comunicación de Aena con sus grupos de interés.”	155, 314, 316	
Tema Material: Trabajadores de la cadena de valor (Condiciones de trabajo, Igualdad de trato y oportunidades para todos)						
3-3	Gestión de los temas materiales	1, 2, 3, 4, 5	8	Cap. 3 “Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Cap. 3. Apartado 3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos. Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	142, 157, 160 308	
308-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios ambientales		8	Cap. 4. Apartado 4.3.1 Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación	183	
308-2	Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas		8	Cap. 4. Apartado 4.3.2 Procesos de ejecución del contrato, Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro”.	189	
407-1	Operaciones y proveedores en los que el derecho a la libertad de asociación y la negociación colectiva podría estar en riesgo	3	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.” Cap. 4, Apartado “4.3.2. Procesos de ejecución del contrato,” Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro.” Cap. 5, Apartado “5.4. Relaciones laborales”.	162, 189, 235	
408-1	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	2, 5	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.”	162	
409-1	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	2, 4	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.”	162	
410-1	Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos	2, 4	8			No procede: La formación del personal de seguridad no es objeto de Aena, si bien los pliegos de contratación para las empresas prestadoras de servicios en los aeropuertos incluyen una cláusula sobre “Diversidad y Cultura Aeroportuaria” que contiene apartados para garantizar un trato igualitario a los usuarios. Asimismo, se lleva a cabo la vigilancia de su cumplimiento de la normativa aplicable.
411-1	Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	1, 2, 4	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos.”	168	A fecha de este informe no se tiene conocimiento de posibles casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas.

414-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios sociales		8	Cap. 4. Apartado 4.3.1 Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación	183	
414-2	Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	1, 2, 4	8	Cap. 4. Apartado 4.3.2 Procesos de ejecución del contrato, Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro".	189	
Tema Material: Personal propio (Condiciones de trabajo, Igualdad de trato y oportunidades para todos, Otros derechos laborales)						
3-3	Gestión de los temas materiales	3, 6	3, 4, 5, 8, 10, 16	Cap. 5 "Cuestiones sociales y relativas al personal" Cap. 5, Apartado "Introducción" Cap. 5, Apartado "Introducción," Sección "Riesgos en materia de gestión de personal." Cap. 5, Apartados "5.1.1. Principales datos de plantilla", "5.1.2. Modelo retributivo", "5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión", "5.2. Diversidad e inclusión", "5.2.1. Diversidad de género", "5.2.1. Diversidad de género" Sección "Casos de discriminación y acciones correctiva", "5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad", "5.2.3. Accesibilidad en los servicios", "5.2.6. Diversidad generacional, gestión de la edad y fomento de la integración laboral de los jóvenes", "5.3. Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos", "5.3.3. Formación", "5.4. Relaciones laborales", "5.4.2. Comunicación con las personas trabajadoras", "5.5. Salud y seguridad en el empleo", "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena", "5.5.1. Modelo de salud y seguridad" Sección "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral", "5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras" Sección "Medidas específicas de conciliación y bienestar" Cap. 6 "Servicios seguros y de calidad" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	190, 191, 192, 194, 204, 209, 211, 213, 215, 219, 220, 221, 223, 227, 235, 237, 240, 241, 245, 255, 262, 308	
202-1	Ratios entre el salario de categoría inicial estándar por género y el salario mínimo local		16	Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo" Sección "Comparación con el salario mínimo interprofesional"	208	
401-1	Contrataciones de nuevos empleados y rotación de personal	6	5, 8, 10	Cap. 5, Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla," Secciones "Contrataciones," "Despidos" y "Tasa de rotación."	198, 200, 202	
401-2	Prestaciones para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	6	3, 5, 8	Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo." Cap. 5, Apartado "5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras," Sección "Medidas específicas de conciliación y bienestar."	204, 255	Los beneficios habituales de empleados a jornada completa son similares a los de los empleados en situación de jornada parcial.
401-3	Permiso parental	6	5, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras," Sección "Medidas específicas de conciliación y bienestar." Cap. 5, Apartado "5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras," Tabla "Permiso parental."	255, 257	
402-1	Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales	3	3, 8	Cap. 5, Apartado "5.4.4. Reestructuraciones".	239	
403-1	Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena."	241	
403-2	Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	3	3, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Secciones "Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de accidentes" y "Notificación, registro e investigación de la accidentalidad."	244, 246	

403-3	Servicio de salud en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras."	254	
403-4	Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena", Sección "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral".	245	
403-5	Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena", Sección "Formación en materia de salud y seguridad laboral".	253	
403-6	Fomento de la salud de los trabajadores	3	3, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras."	254	
403-7	Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados mediante relaciones comerciales		3, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.3. Compromiso con las empresas (externas/concurrentes)."	260	
403-8	Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo		3, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena."	241	
403-9	Lesiones por accidente laboral		3, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Tablas "Accidentalidad (personal propio)" y "Absentismo (personal propio)."	248, 249, 252	<p>En lo que respecta a la accidentalidad de trabajadores que no son empleados, durante 2023 en España se ha recabado la información que aquellos terceros, de forma voluntaria, han decidido facilitarla a través de la plataforma habilitada para tal fin. A este respecto, se han notificado 571 accidentes de 21 aeropuertos diferentes, todos ellos leves.</p> <p>Por su parte, en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se han producido 2 accidentes, dato obtenido a partir de las empresas con mayor volumen de actividad en los aeropuertos.</p> <p>Por último, en el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, el número de accidentes ha sido 18.</p>
403-10	Dolencias y enfermedades laborales		3, 8	Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Tabla "Nº enfermedades profesionales por región declaradas por la mutua (personal propio)."	251	<p>Información no disponible: Aena dispone de información sobre la accidentalidad de terceros. Si bien, no registra información sobre enfermedades profesionales hasta la fecha.</p>
404-1	Promedio de horas de formación al año por empleado		4, 5, 8, 10	Cap. 5, Apartado "5.3.3. Formación", Tablas "Principales datos de formación" y "Horas de formación por sexo, categoría profesional y región."	231, 232	
404-2	Programas para desarrollar las competencias de los empleados y programas de ayuda a la transición		8	Cap. 5, Apartado "5.3.2. Atracción, desarrollo y talento" Cap. 5, Apartado "5.3.3. Formación" y Sección "Actuaciones relevantes en 2023 en materia de formación."	223, 227, 228	
404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas de su desempeño y del desarrollo de su carrera		8	Cap. 5, Apartado "5.3.2. Atracción, desarrollo y talento", Tabla "Porcentaje de la plantilla que ha recibido una evaluación de desempeño por sexo y categoría profesional (%)"	226	

405-1	Diversidad de órganos de gobierno y empleados	6	5, 8, 10	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno", Tabla "Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2023)" Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género", Tabla "Porcentaje de plantilla por sexo, edad y categoría profesional (a 31 de diciembre)" Cap. 5, Apartado "5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad," Tabla "Empleados con discapacidad."	11, 217, 219	Restricciones de confidencialidad: En Reino Unido, la discapacidad se considera una característica protegida de acuerdo con el <i>Equal Opportunity Act 2010</i> (que cubre a todos los empleados locales). Únicamente se puede disponer de información de aquellos trabajadores que voluntariamente aporten dicha información. En base a lo anterior, en 2023, 9 empleados con diversidad funcional han trabajado en el Aeropuerto de Londres-Luton.
405-2	Ratio entre el salario básico y la remuneración de mujeres y de hombres	6	5, 8, 10	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección," Tabla "Retribuciones percibidas por Consejeros y directivos," Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Tabla "Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor." Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Tabla "Brecha salarial."	19, 207, 208	
406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	6	5, 8, 10	Cap. 1, Apartado "1.2.10. Canal de denuncias." Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos." Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas."	37, 168, 215	
Tema Material: Crecimiento (Internacionalización, Sostenibilidad y rentabilidad económica)						
3-3	Gestión de los temas materiales	-	8, 9, 16	Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "1. El sector de la aviación" Cap. 1, Apartado "1.5. Financiación sostenible. Taxonomía." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	15, 57, 308	
2-22	Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible	-	-	Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos," Apartado "1.2. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026"	22	
203-1	Inversiones en infraestructura y servicios apoyados	0	8, 9, 16	Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Planes de Aislamiento Acústico." Cap. 3, Apartados "3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro," "3.2.1 Creación de valor social" y "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio."	121, 146, 152, 154	
Tema Material: Ciberseguridad						
3-3	Gestión de los temas materiales		16	Cap. 1, Apartado "1.2.11. Protección de datos." Cap. 6 "Servicios seguros y de calidad." Cap. 6, Apartado "6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	40, 262, 280, 308	



418-1	Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	1	16	Cap. 1, Apartado "1.2.11. Protección de datos," Tabla "Indicadores sobre Protección de Datos."	44	
Tema Material: Consumidores y usuarios finales (Impactos relacionados con la información para los consumidores o usuarios finales, Seguridad personal de los consumidores o usuarios finales, Inclusión social de los consumidores o usuarios finales)						
3-3	Gestión de los temas materiales		3, 12, 16	Cap. 6 "Servicios seguros y de calidad." Cap. 6, Infografía "Garantía de seguridad y salud en Aena." Cap. 6, Apartados "6.1. Seguridad Operacional," "6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional," "6.2. Seguridad aeroportuaria" y "6.4. Seguridad sanitaria", "6.6. Gestión de la calidad", "6.7.3. Mecanismos de reclamación" Cap. "Sobre este informe", Apartados "Doble Materialidad", "Relación y diálogo con los grupos de interés" y "Comunicación y Transparencia"	262, 263, 264, 266, 273, 284, 286, 297, 308, 314, 320	
416-1	Evaluación de los impactos de las categorías de productos y servicios en la salud y la seguridad		3, 16	Cap. 6, Apartado "6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional." Cap. 6, Apartado "6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria," Sección "Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria." Cap. 6, Apartado "6.4 Seguridad sanitaria."	266, 277, 284	
416-2	Casos de incumplimiento relativos a los impactos de las categorías de productos y servicios en la salud y la seguridad		3, 16	Cap. 6, Apartado "6.7.3. Mecanismos de reclamación".	297	
417-1	Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios		12	Cap. 6, Apartado "6.7.3. Mecanismos de reclamación".	297	No procede por la naturaleza de la actividad de Aena.
417-2	Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios		12, 16	Cap. 6, Apartado "6.7.3. Mecanismos de reclamación".	297	
417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing		12, 16	Cap. 6, Apartado "6.7.3. Mecanismos de reclamación".	297	
Tema Material: Capacidad del aeropuerto						
3-3	Gestión de los temas materiales	9	4, 9, 12	Cap. 7 "Innovación". 7.1. La gestión de la innovación en Aena. Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	301, 308	
Tema Material: Naturaleza jurídica						
3-3	Gestión de los temas materiales	1 a 10	16, 17	Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "1. El sector de la aviación" Cap. 1 "Modelo de Gobierno Sostenible." Cap. 1, Apartados "1.2. Cultura y ética corporativa" y "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	2, 15, 20, 22, 308	

(1)

Indicadores en materia fiscal (GRI 207-4)									
Jurisdicciones tributarias donde Aena tenga participaciones	Plantilla a cierre	Ingresos		Beneficio antes de impuestos	Activos tangibles distintos de efectivo y equivalentes de efectivo	Impuesto sobre Sociedades			
		Ventas a terceros	Transacciones intragrupo			Pagado	Acumulado beneficios	sobre	
2023									
ESPAÑA (Aena, S.M.E., S.A., Aena Sociedad Concesionaria del AIRM, S.M.E., S.A. y ADI, S.M.E., S.A.)	8.502	4.423,1	16,5	1.869,35	11.964,6	414,4	454,6		
REINO UNIDO (London Luton Airport Operations Ltd)	814	341		41,89	217,7	17,9	12,8		
BRASIL (Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.)	795	259,2		158,56	1,4	1	53,4		
2022									
ESPAÑA (Aena, S.M.E., S.A., Aena Sociedad Concesionaria del AIRM, S.M.E., S.A. y ADI, S.M.E., S.A.)	8.196	3.696,4	11,3	1.110,9	12.057,6	165,1	236,8		
REINO UNIDO (London Luton Airport Operations Ltd)	685	266,6	-	16,2	0,5	8,9	6,3		
BRASIL (Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.)	349	207,5	-	59,2	207,7	2,2	20,2		

(2)

Superficie de las instalaciones (GRI 304-1)								
	ENP	ZEPA	LIC	HIC	IBA	RAMSAR	R BIOSF	ZEPIM
Superficie (ha)	213,21	167,62	318,63	737,81	1.567,65	5,75	1.059,46	2,96

El tipo de operación a desarrollar en los espacios naturales ubicados en los aeropuertos se clasifica como "Oficina" en base a la clasificación de las Guías GRI.

Respecto al valor de la biodiversidad existente en los recintos aeroportuarios, este se encuentra recogido en las Resoluciones ambientales publicadas en la página web de Aena, donde se especifica su nivel de protección.

En el caso de los aeropuertos de Aena en Reino Unido y Brasil, estos no se encuentran ubicados en zonas naturales de especial protección ni tienen identificadas especies protegidas en su recinto. Únicamente se encuentra detectada en el aeropuerto Presidente Castro Pinto la presencia de *Calidris pusilla* con el siguiente nivel de protección: International level: NT; National level: EN

Índice de contenidos Sustainability Accounting Standards Board (SASB)

El Sustainability Accounting Standard (SASB) es una organización sin ánimo de lucro, basada en Estados Unidos, cuyo objetivo consiste en ayudar a las empresas de todo el mundo a identificar, gestionar, y reportar los temas de sostenibilidad de relevancia para los inversores.

Con el fin de profundizar en su compromiso de transparencia hacia todos los grupos de interés, Aena amplía su marco de reporting de sostenibilidad mediante la adopción del estándar de reporte de SASB, en un intento de cuantificar su creación de valor y sus impactos sobre el entorno.

La heterogeneidad de las actividades enmarcadas en el modelo de negocio de Aena requiere que, además de reportar los indicadores del sector al que pertenece (Professional and commercial services), divulgue aquellos correspondientes a los sectores Air Freight & Logistics y Real Estate que complementan el conjunto de actividades que lleva a cabo la Compañía. Asimismo, se han seleccionado solo los indicadores del marco de SASB que son materiales y/o aplican para Aena teniendo en cuenta su actividad ordinaria como resultado del análisis de los mismos y su relación con la actividad de Aena.

A continuación, se detallan dichos indicadores:

Asuntos					
Sector de servicios profesionales y comerciales	Nº indicador	Descripción	Localización	Página	Omisiones o comentarios
Seguridad de la información	SV-PS-230a.1	Enfoque para identificar y gestionar los riesgos en materia de seguridad de la información	Cap. 1, Apartado "1.2.11. Protección de datos". Cap. 6, Apartado "6.3.2. Medidas para asegurar la eficacia del Plan de Ciberseguridad".	40, 281	
	SV-PS-230a.2	Políticas y prácticas relativas a la captación, uso y retención de datos de clientes	Cap. 1, Apartado "1.2.11. Protección de datos".	40	
	SV-PS-230a.3	(1) Brechas de seguridad de la información detectadas (2) Porcentaje que ha implicado a datos confidenciales de clientes (3) Nº de clientes afectados	Cap. 1, Apartado "1.2.11. Protección de datos", Tabla "Indicadores sobre Protección de Datos". Cap. 6, Apartado "6.3.2. Medidas para asegurar la eficacia del Plan de Ciberseguridad", Tabla "Brechas en materia de ciberseguridad".	44, 283	

Empleados: Diversidad y compromiso	SV-PS-330a.1	Porcentaje de representación de género y grupo racial/étnico para (1) la alta dirección y (2) el resto de empleados	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno", Tabla "Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2022)". Cap. 5, Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla". Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género", Sección "Diversidad de género en estructuras organizativas de la compañía" y Tabla "Porcentajes de plantilla por sexo, edad y categoría profesional (a 31 de diciembre)".	11, 194, 214, 217	No se dispone de información relativa al grupo racial/étnico de la alta dirección y del resto de los empleados.
	SV-PS-330a.2	Tasa de rotación voluntaria e involuntaria	Cap. 5, Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla", Sección "Tasa de rotación".	202	
Integridad profesional	SV-PS-510a.1	Enfoque para garantizar la integridad profesional	Cap. 1, Apartado "1.2. Cultura y ética corporativa".	20	
	SV-PS-510a.2	Pérdidas monetarias como resultado de procesos legales asociados a la integridad profesional	Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno", Tabla "Naturaleza casos de corrupción confirmados".	31	
Logística y servicios de transporte aéreo de mercancías	Nº indicador	Descripción	Localización	Página	Omisiones o comentarios
Emisiones de gases con efecto invernadero	TR-AF-110a.1	Emisiones brutas de alcance 1	Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono", y Tablas "Huella de carbono" y "Emisiones directas de GEI (Alcance 1)".	100, 101, 102	
	TR-AF-110a.2	Estrategias a corto y largo plazo para gestionar las emisiones de alcance 1; objetivos de reducción de emisiones y desempeño en relación con los objetivos.	Cap. 2, Apartado "2.2.1. Plan de Acción Climática", Sección "Objetivos específicos de descarbonización" y Tabla "Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización".	90, 92, 95	
Calidad del aire	TR-AF-120a.1	Emisiones a la atmósfera de NOx, SOx y PM10	Cap. 2, Apartado "2.3.1. Contaminación atmosférica", Tabla "Óxidos de nitrógenos (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire".	116	
Salud y seguridad de los empleados	TR-AF-320a.1	(1) Tasa total de incidentes registrables y (2) tasa de mortalidad para a) empleados directos y b) empleados con contrato	Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena", Tabla "Accidentalidad (personal propio)".	248	
Gestión de la seguridad y los accidentes	TR-AF-540a.1	Descripción de la puesta en marcha y los resultados del sistema de gestión de la seguridad	Cap. 6, Apartado "6.1. Seguridad Operacional".	264	
Real Estate	Nº indicador	Descripción	Localización	Página	Omisiones o comentarios

Gestión energética	IF-RE-130a.2	Energía total consumida en la cartera de propiedades	Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables," Sección "Principales indicadores de consumo energético."	111	
	IF-RE-130a.5	Descripción de cómo se integran en el análisis de inversiones inmobiliarias y en la estrategia operacional las consideraciones relativas a la gestión de energía en los edificios	Cap. 2, Apartado "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables".	104	
Gestión del agua	IF-RE-140a.2	(1) Total de agua extraída por área de la cartera que disponga de cobertura de datos y (2) porcentaje en las regiones con estrés hídrico inicial alto o extremadamente alto, por subsector inmobiliario	Cap. 2, Apartado "2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua", Sección "Indicadores sobre consumo de agua", Tabla "Extracción/Consumo de Agua".	128	
	IF-RE-140a.4	Descripción de los riesgos asociados a la gestión del agua y argumentación de las estrategias y prácticas para mitigar esos riesgos	Cap. 2, Apartado "2.4. Uso sostenible de recursos: agua".	124	Ver también Plan Estratégico para la gestión del agua, disponible en www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/sostenibilidad/agua.html
Servicios de sostenibilidad	IF-RS-410a.3	Análisis del método para medir, incentivar y mejorar los efectos de los arrendatarios sobre la sostenibilidad	Cap. 2, Apartado "2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor". Cap. 4, Apartado "4.3.1. Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación".	86, 183	
Adaptación al cambio climático	IF-RE-450a.1	Descripción del análisis sobre la exposición al riesgo derivado del cambio climático, grado de exposición sistemática al riesgo y estrategias para mitigar los riesgos	Cap. 2, Apartado "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climáticos".	117	

Anexo I: Taxonomía 2022

Alineamiento con taxonomía por actividad y objetivo medioambiental

Volumen de negocio (INCN)	Criterios de contribución				Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")										Proportión del volumen de negocios que se ajusta a taxonomía (%)	Categoría (actividad facilitadora) (F)	Categoría (actividad de transición) (T)
	Códigos	Volumen de negocios absoluto (Millones €)	Proporción del volumen de negocios (%)	Mitigación del cambio climático (%)	Adaptación al cambio climático (%)	Mitigación del cambio climático (S/N)	Adaptación al cambio climático (S/N)	Recursos hídricos y marinos (S/N)	Economía circular (S/N)	Contaminación (S/N)	Biodiversidad (S/N)	y ecosistemas (S/N)	Garantías mínimas (S/N)				
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																	
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas)																	
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,18	—%	—%	—%	S	S	S	S	S	S	S	S	—%	F		
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	161,9	3,80 %	3,80 %	—%	S	S	S	S	S	S	S	S	3,83 %	F		
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0	—%	—%	—%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	—%	F		
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0	—%	—%	—%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	—%	F		
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0	—%	—%	—%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	S	—%	F		
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	1.386,92	32,80 %	32,80 %	—%	S	S	S	S	S	S	S	S	32,80 %			
Volumen de negocios de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas) (A.1)		1.549,01	36,60 %	36,60 %	—%									36,60 %	3,80 %	—%	
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (elegibles y no alineadas)																	
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	1,55	0,04 %														
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	113,58	2,70 %														
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0,00	—%														
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0,00	—%														
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,00	—%														
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	905,83	21,40 %														
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		1.020,96	24,10 %														
Total (A.1 + A.2)		2.569,96	60,80 %											36,60 %			
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																	
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		1.658,66	39,20 %														
Total (A + B)		4.228,62	100,00 %											37,00 %			

Alineamiento con taxonomía por actividad y objetivo medioambiental

CapEx	Criterios de contribución sustancial			Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")										Categoría (actividad facilitadora) (F)	Categoría (actividad de transición) (T)	
	Códigos	Volumen de CapEx absoluto (Millones €)	Proporción del CapEx (%)	Mitigación del cambio climático (%)	Adaptación al cambio climático (%)	Mitigación del cambio climático (S/N)	Adaptación al cambio climático (S/N)	climático (S/N)	Recursos hídricos y marinos (S/N)	Economía circular (S/N)	Contaminación (S/N)	Biodiversidad (S/N)	ecosistemas (S/N)			Garantías mínimas (S/N)
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas)																
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,02	— %	— %	— %	S	S	S	S	S	S	S	S	— %	F	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	37,81	5,35 %	5,35 %	— %	S	S	S	S	S	S	S	S	5,35 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	17,71	2,51 %	2,51 %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2,51 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	3,81	0,54 %	0,54 %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,54 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,79	0,11 %	0,11 %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,11 %	F	
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	143,07	20,25 %	20,25 %	— %	S	S	S	S	S	S	S	S	20,25 %		
Volumen de CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y no alineadas) (A.1)		203,20	28,76 %	28,76 %	— %									28,76 %	8,51 %	— %
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (elegibles y no alineadas)																
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,20	0,03 %													
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	16,26	2,30 %													
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0,01	— %													
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0,00	— %													
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,00	— %													
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	166,92	23,63 %													
Volumen de CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		183,38	25,96 %													
Total (A.1 + A.2)		386,58	54,72 %											28,76 %		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																
Volumen de CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		319,94	45,30 %													
Total (A + B)		706,52	100,00 %											28,76 %		

Alineamiento con taxonomía por actividad y objetivo medioambiental																
OpEx	Códigos	Volumen de OpEx	absoluto (Millones €)	Proporción del OpEx	Criterios de contribución		Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")									
					Mitigación del cambio climático (%)	Adaptación al cambio climático (%)	Mitigación del cambio climático (S/N)	Adaptación al cambio climático (S/N)	Recursos hídricos y marinos (S/N)	Economía circular (S/N)	Contaminación (S/N)	Biodiversidad (S/N)	y ecosistemas (S/N)	Garantías mínimas (S/N)	Proporción del volumen de negocios que se ajusta a taxonomía (%)	Categoría (actividad)
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas)																
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,01	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	11,81	4,10 %	4,10 %	— %	S	S	S	S	S	S	S	S	4,14 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0,00	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0,00	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,00	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F	
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	83,36	29,20 %	29,20 %	— %	S	S	S	S	S	S	S	S	29,23 %		
Volumen de negocios de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas) (A.1)		95,19	33,40 %	33,40 %	— %									33,37 %	4,15 %	— %
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (elegibles y no alineadas)																
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,11	— %													
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	6,95	2,00 %													
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0,01	— %													
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0,00	— %													
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,00	— %													
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	69,94	25,00 %													
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		77,00	27,00 %													
Total (A.1 + A.2)		172,19	60,40 %											33,37 %		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		113,03	39,60 %													
Total (A + B)		285,21	100,00 %											33,37 %		

Enlaces de interés

(GRI 2-23)

Enfoque del Documento	
Página web de Aena	www.aena.es
Cuentas Anuales Consolidadas de Aena 2022	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-economico-financiera/publicaciones-financieras-y-operativas.html
Portal de accionistas e inversores	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores.html
Sección Sostenibilidad Social de la web de Aena	www.aena.es/es/corporativa/rc/negocio-responsable/negocio-responsable-aena.html
Sección medioambiente de la web de Aena	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/oficina-de-atencion-ambiental.html
Contratación y empresas	www.aena.es/es/negocioscomerciales/negocios-comerciales.html
Información general para usuarios y aerolíneas en general	www.aena.es/es/pasajeros/pasajeros.html
Portal de empleo	empleo.aena.es/empleo/
Twitter Aena	twitter.com/aena
Facebook Aena	www.facebook.com/aena.es/
Instagram Aena	www.instagram.com/aena.es/?hl=en
LinkedIn Aena	www.linkedin.com/company/aena/mycompany/
Canal Youtube Aena	www.youtube.com/@AenaTV/featured
Facebook Enjoy Aena	es-es.facebook.com/EnjoyAena/
Instagram Enjoy Aena	www.instagram.com/enjoyaena/?hl=en
Cap. 1: Modelo de gobierno sostenible	
Participaciones Significativas y Autocartera de la web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores – Portal CNMV	www.cnmv.es/Portal/Consultas/DerechosVoto/PS_AC_INI.aspx?nif=A86212420
Estatutos Sociales de la Compañía	www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576857202785&ssbinary=true
Reglamento de la Junta General de Accionistas	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/reglamentos-junta-general-accionistas.html
Reglamento del Consejo de Administración	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/reglamentos-consejo-administracion.html
Políticas corporativas	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/politicas-corporativas.html
Información sobre la Junta General de Accionistas 2022	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/junta-general-de-accionistas.html
Código de Conducta / Política Anticorrupción y Fraude de Aena Brasil	www.aenabrasil.com.br/pt/corporativo/Compliance.html
Información sobre las comisiones del Consejo	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/comisiones-del-consejo.html
Memorias de actividades de las comisiones del Consejo	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/otros-informes.html
Composición del Consejo de Administración y CVs	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/consejo-de-administracion.html

Composición del Comité de Dirección Ejecutivo y CVs	www.aena.es/es/corporativa/sobre-aena/comite-de-direccion-ejecutivo.html
Informe Anual sobre Remuneraciones	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/remuneracion-consejeros.html
Informe de Gobierno Corporativo	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/informes-gobierno-corporativo.html
Estado de la Información No Financiera 2021 de Aena	www.aena.es/es/corporativa/rc/balance-sostenibilidad/estado-de-la-informacion-no-financiera.html
Documentación de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2022-2026	www.mitma.gob.es/recursos_mfom/dora_2022-2026.pdf
Canal de denuncias de Aena	serviciotelematicos.aena.es/es/servicios-telematicos/servicios-disponibles/ciudadanos/canal-de-denuncias.html
Canal de Ética de Aena Brasil	aloetica.com.br/otrs/canal-de-etica.pl?CustomerID=aenabrasil;Language=es
Política de privacidad web de Aena	www.aena.es/es/politica-de-privacidad.html
Política de privacidad del personal de empresas colaboradoras de Aena	www.aena.es/es/nota-adicional/politica-privacidad-personal-empresas-colaboradoras
Política de Privacidad para clientes del Aeropuerto de Londres-Luton	travel.london-luton.co.uk/terms-conditions/privacy-policy/
Declaración de Privacidad del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/privacy-notice
Política de cookies del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/cookies-policy
Política de divulgación a terceros del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/terms-conditions
Información sobre Operaciones Vinculadas	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-general/operaciones-vinculadas.html
Estrategia Fiscal de Aena	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-economico-financiera/transparencia-fiscal/estrategia-fiscal.html
Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/sostenibilidad/estrategia-de-sostenibilidad.html
Plan Estratégico 2022-2026	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-general/plan-estrategico.html
Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/sustainability/responsible-business-strategy
Pregunta 13 de las FAQ's del 2 de febrero de 2022 de la CE en referencia al artículo 8 de la taxonomía europea	eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_.2022.385.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AC%3A2022%3A385%3AFULL
Cap. 2: Compromiso con el entorno	
Oficina de Atención Ambiental	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/oficina-de-atencion-ambiental.html
Mapas interactivos de ruido de Aena	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/ruido/mapas-interactivos-de-ruido.html
Portal de Servicios Telemáticos	serviciotelematicos.aena.es/es/servicios-telematicos/servicios-telematicos.html
Mapa interactivo de ruido del Aeropuerto de Londres-Luton (TraVis)	travisltn.topsonic.aero/
Política de consultas y quejas sobre ruido / Procedimiento para interponer consultas y quejas de ruido del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/community/noise/making-a-noise-complaint
Feedback-form del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/contact-us
Canal de Ouvidoria de Aena Brasil	ouvidoria.aenabrasil.com.br/
Plan de Acción Climática de Aena 2021-2030: rumbo cero emisiones	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/cambio-climatico/plan-accion-climatica.html
Carbon Reduction Plan del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/CMSPages/GetFile.aspx?guid=af6067e9-0fd6-438d-ac28-8a1c1423d8e6

DEFRA	www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2022
Informes procedentes de la red de vigilancia del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas	www.aena.es/es/redair---mapa-de-estaciones.html
Portal de consulta de redes de vigilancia de calidad del aire en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Alicante-Elche Miguel Hernández y Málaga-Costa del Sol	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/calidad-del-aire.html
Tabla de poderes caloríficos de las principales fuentes energéticas (IDAE)	www.idae.es/uploads/documentos/documentos_PCI_Combustibles_Carburantes_final_valores_Update_2014_0830376a.xlsx
Proyectos de evaluación de impacto ambiental de proyecto (EIA)	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/evaluacion-ambiental/evaluacion-de-impacto-ambiental-de-proyecto-eia.html
Cap. 3: Compromiso con la sociedad y los derechos humanos	
Convenios y acuerdos de colaboración suscritos por Aena	www.aena.es/es/corporativa/transparencia/convenios-y-acuerdos-de-colaboracion.html
Planes Directores de medio ambiente	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/evaluacion-ambiental/evaluacion-ambiental-estrategica-de-planes-eae.html
Proyectos comunidad local del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/community/community-trust-fund
Información sobre el proyecto <i>Airport City</i> de Adolfo Suárez Madrid-Barajas	desarrollo-logistico.aena.es/
Modern Slavery Act del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/modern-slavery-statement
Cap. 4: Gestión responsable de la cadena de suministro	
Portal corporativa de contratación de Aena	www.aena.es/es/corporativa/aena-internacional/contratacion/norma-de-contratacion.html
Landing page de Aena Proveedores y Aena Empresas	contratacion.aena.es/contratacion/?_ga=2.131687503.1303479140.1609751344-996859737.1585825955
Landing page de Aena Empresas	empresas.aena.es/empresas-home/
Información sobre la contratación en la web de Aena	empresas.aena.es/empresas-contratacion/
Portal de contratación del Aeropuerto Internacional de Murcia	www.aeropuerto-de-murcia.es/Contratacion/index
Portal de contratación electrónica del Aeropuerto de Londres-Luton "In tend"	in-tendhost.co.uk/llaol/asp/Home
Plataforma de Contratación del Sector Público	contrataciondelestado.es
Cap. 5: Cuestiones sociales y relativas al personal	
Convenio Colectivo de Aena	www.boe.es/boe/dias/2011/12/20/pdfs/BOE-A-2011-19846.pdf
Remuneraciones medias y brecha salarial en el Aeropuerto de Londres-Luton	gender-pay-gap.service.gov.uk/Employer/MZGnz73O www.london-luton.co.uk/corporate/lla-publications/gender-pay-gap-report
Salario mínimo y digno establecido por el Gobierno de Reino Unido	www.gov.uk/government/publications/minimum-wage-rates-for-2022
Convenio de Oficinas y despachos Comunidad de Madrid (ADI)	www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2019/10/26/BOCM-20191026-2.PDF
Política de Salud y Seguridad del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/health-safety-matters

Coordinación de Actividades Empresariales con terceros – Prevención de riesgos laborales	www.aena.es/es/corporativa/prevencion-riesgos-laborales.html
--	--

Real Decreto-Ley 8/2019, de 8 de marzo, de medidas urgentes de protección social y de lucha contra la precariedad laboral en la jornada de trabajo	www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2019-3481
--	--

Cap. 6: Servicios seguros y de calidad

Foro de accesibilidad del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/special-assistance-landing/llaaf-organisations
---	--

Servicio PMR España	www.aena.es/pmr/inicio
---------------------	--

Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/special-assistance-landing/getting-the-special-assistance-you-need
---	--

Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Internacional do Recife Guararapes - Gilberto Freyre	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-do-recife-guararapes-gilberto-freyre/Assistencia-especial-.html
---	--

Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Internacional de Maceió - Zumbi dos Palmares	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-de-maceio-zumbi-dos-palmares/Assistencia-especial.html
---	--

Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Internacional de Joao Pessoa - Presidente Castro Pinto	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-de-joao-pessoa-presidente-castro-pinto/Assistencia-especial-.html
---	--

Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Aracaju - Santa María	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-santa-maria-aracaju/Assistencia-especial-.html
--	--

Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-de-juazeiro-do-norte-orlando-bezerra-de-menezes/Assistencia-especial.html
---	--

Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Campina Grande – Presidente Joao Suassuna	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-de-campina-grande-presidente-joao-suassuna/Assistencia-especial.html
--	--

Derechos de los pasajeros	www.aena.es/es/pasajeros/viajeros/incidencias-en-tu-viaje.html
---------------------------	--

Cap. 7: Innovación

Aena Ventures	aenaventures.com/es/
---------------	--

AENA S.M.E., S.A. y sociedades dependientes

Informe de verificación independiente
del Estado de Información No
Financiera Consolidado
correspondiente al ejercicio finalizado
el 31 de diciembre de 2023

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD - ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO DE AENA S.M.E, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES DEL EJERCICIO 2023

A los accionistas de AENA S.M.E., S.A.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023, de AENA S.M.E., S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que forma parte del informe de gestión consolidado del ejercicio 2023 del Grupo.

El contenido del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera y por los estándares Global Reporting Initiative (estándares GRI), que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en las tablas “Índice de contenidos Ley 11/2018” e “Índice de contenidos GRI” incluidas en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto.

Responsabilidad de los administradores

La formulación del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado incluido en el Informe de Gestión consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante. El Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla “Índice de contenidos Ley 11/2018” y conforme a los estándares GRI de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla “Índice de contenidos GRI” del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado.

Esta responsabilidad incluye, asimismo, el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de la Sociedad dominante son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado.

Nuestra independencia y gestión de la calidad

Hemos cumplido los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluyendo las normas internacionales sobre independencia) emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código del IESBA por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Gestión de la Calidad (NIGC) 1, que requiere que la firma diseñe, implemente y opere un sistema de gestión de la calidad que incluye políticas o procedimientos relativos al cumplimiento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y reglamentarios aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la dirección, así como a las diversas unidades del Grupo que han participado en la elaboración del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2023 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el apartado “Doble Materialidad” del mismo, considerando los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2023.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2023.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2023 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los administradores y la dirección.

Párrafo de énfasis

En base al Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles, así como en base a los Actos Delegados promulgados de conformidad con lo establecido en dicho Reglamento, se establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas elegibles en relación con los objetivos medioambientales de uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, transición a una economía circular, prevención y control de la contaminación y protección y restauración de la biodiversidad y ecosistemas (el resto de objetivos medioambientales), y respecto de determinadas nuevas actividades incluidas en los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático, por primera vez para el ejercicio 2023, adicional a la información referida a actividades elegibles y alineadas ya exigida en el ejercicio 2022 en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y de adaptación al cambio climático. En consecuencia, en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto no se ha incluido información comparativa sobre elegibilidad en relación con el resto de los objetivos medioambientales anteriormente indicados ni con las nuevas actividades incluidas en los objetivos de mitigación del cambio climático y de adaptación al cambio climático. Por otra parte, en la medida en la que la información relativa al ejercicio 2022 no se requería con el mismo nivel de detalle que en el ejercicio 2023, en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto la información desglosada tampoco es estrictamente comparable. Adicionalmente, cabe señalar que los administradores de la Sociedad dominante han incorporado información sobre los criterios que, en su opinión, permiten dar mejor cumplimiento a las citadas obligaciones y que están definidos en el apartado 1.5 "Financiación sostenible. Taxonomía" del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que:

- a) La información no financiera identificada en la tabla "Índice de contenidos GRI" incluida en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023 no ha sido preparada, en todos sus aspectos significativos, conforme a los estándares GRI.

- b) El Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado de AENA S.M.E, S.A. y sociedades dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de contenidos Ley 11/2018" del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

DELOITTE, S.L.



Ana Sánchez Palacios

27 de febrero de 2024

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

DELOITTE, S.L.

2024 Núm. 01/24/01005

SELLO CORPORATIVO: 30,00 EUR

Sello distintivo de otras actuaciones



AEENC46458

AENA S.M.E., S.A.

Informe de seguridad limitada
independiente del inventario de
gases de efecto invernadero (GEI)

27 de febrero de 2024

INFORME DE SEGURIDAD LIMITADA INDEPENDIENTE DEL INVENTARIO DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI)

A la dirección de AENA, S.M.E., S.A.:

Hemos llevado a cabo un encargo de seguridad limitada sobre el inventario GEI 2023 adjunto de AENA, S.M.E., S.A. (la sociedad dominante) y su sociedad dependiente AENA Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (en adelante AENA) para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, que incluye el inventario de emisiones y las notas explicativas. Este encargo ha sido realizado por un equipo multidisciplinar que incluye a profesionales ejercientes de aseguramiento.

Responsabilidad de la dirección

La dirección de AENA es responsable de la preparación y contenido del inventario GEI 2023 de conformidad con los criterios del estándar Greenhouse Gas Protocol, aplicado según se estipula en el procedimiento interno de cálculo de AENA "Cálculo de la huella de carbono de Aena SME SA y Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia", disponible en su página web. Esta responsabilidad incluye el diseño, la implementación y el mantenimiento del control interno relevante para permitir que el inventario GEI esté libre de incorrección material, ya sea debida a fraude o error.

La cuantificación de GEI está sujeta a incertidumbre inherente debido al conocimiento científico incompleto utilizado para determinar los factores de emisiones y los valores necesarios para combinar emisiones de diferentes gases.

Nuestra independencia y gestión de la calidad

Hemos cumplido los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluyendo las normas internacionales sobre independencia) emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código del IESBA por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Gestión de la Calidad (NIGC) 1, que requiere que la firma diseñe, implemente y opere un sistema de gestión de la calidad que incluye políticas o procedimientos relativos al cumplimiento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y reglamentarios aplicables.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión de seguridad limitada acerca del inventario GEI 2023 basada en los procedimientos que hemos realizado y la evidencia obtenida. Hemos realizado nuestro encargo de seguridad limitada de conformidad con la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3410, “Encargos de Aseguramiento sobre Declaraciones de Gases de Efecto Invernadero” (NIEA 3410), emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB). Dicha norma exige que planifiquemos y ejecutemos este encargo para obtener una seguridad limitada sobre si el inventario GEI 2023 de AENA está libre de incorrección material.

Un encargo de seguridad limitada llevado a cabo de acuerdo con esta NIEA 3410, incluye la valoración, de acuerdo con las circunstancias, de la adecuación del uso de los criterios del estándar Greenhouse Gas Protocol por parte de AENA como base para la preparación del inventario GEI 2023, la evaluación de los riesgos de incorrección material en el inventario GEI 2023, ya sea debido a fraude o error, como respuesta a los riesgos valorados, según sea necesario dadas las circunstancias, y la evaluación de la presentación global del inventario GEI 2023. Un encargo de seguridad limitada tiene un alcance sustancialmente menor que un encargo de seguridad razonable en relación con los procedimientos de evaluación del riesgo, incluido el conocimiento de control interno, así como los procedimientos aplicados en respuesta a los riesgos valorados.

Los procedimientos que realizamos se basan en nuestro juicio profesional e incluyeron indagaciones, observación de los procesos realizados, inspección de documentos, procedimientos analíticos, evaluación de la adecuación de los métodos de cuantificación y políticas de emisión de informes, y comprobación de la concordancia o conciliación con los datos subyacentes.

Dadas las circunstancias del encargo, al momento de poner en práctica los procedimientos que se detallan anteriormente:

- Por medio de indagaciones, obtuvimos conocimiento del entorno de control y sistemas de información de AENA relevantes para la cuantificación y emisión de informes sobre las emisiones, pero no evaluamos el diseño de las actividades de control específicas, ni obtuvimos evidencias acerca de su implementación ni comprobamos su eficacia operativa.

- Evaluamos si los métodos de AENA para el desarrollo de las estimaciones son adecuados y si han sido aplicados de manera congruente. Sin embargo, nuestros procedimientos no incluyeron la comprobación de datos sobre los cuales se basaron las estimaciones ni desarrollamos, de manera independiente, nuestras propias estimaciones para evaluar las estimaciones de AENA a través de su comparación.
- Comprobamos, mediante pruebas analíticas y sustantivas, en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa para la determinación del inventario GEI 2023 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de AENA.
- Obtuvimos una carta de manifestaciones de los administradores y la dirección.

Los procedimientos aplicados en un encargo de seguridad limitada difieren en su naturaleza, y su extensión es menor que para un encargo de seguridad razonable. Como resultado, el grado de seguridad obtenido en un encargo de seguridad limitada es sustancialmente menor que el grado de seguridad que hubiera sido obtenido si se hubiese realizado un encargo de seguridad razonable. En consecuencia, no expresamos una opinión de seguridad razonable acerca de si el inventario GEI 2023 de AENA ha sido preparado, en todos sus aspectos materiales, de conformidad con los criterios del estándar Greenhouse Gas Protocol, aplicado según se estipula en el procedimiento interno de cálculo de AENA “Cálculo de la huella de carbono de Aena SME SA y Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos que hemos aplicado y la evidencia obtenida, no ha llegado a nuestro conocimiento ninguna cuestión que nos lleve a pensar que el inventario GEI de AENA para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 no ha sido preparado, en todos sus aspectos materiales, de conformidad con los criterios del estándar Greenhouse Gas Protocol, aplicado según se estipula en el procedimiento interno de cálculo de AENA “Cálculo de la huella de carbono de Aena SME SA y Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”.

Uso y distribución

No admitimos ni asumimos responsabilidad de otros terceros distintos a los destinatarios de este informe. Este encargo no constituye un informe de auditoría en los términos previstos en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España.

DELOITTE, S.L.



Ana Sánchez Palacios

27 de febrero de 2024



VDKLN71239

Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Aena S.M.E., S.A y Aena Sociedad Concesionaria del aeropuerto Internacional de la Región de Murcia¹ correspondiente al ejercicio 2023

INVENTARIO GEI 2023 AENA		tCO ₂ e
Emisiones directas GEI (Alcance 1)	Gasoil	7.883,5
	Gasolina	97,5
	Gas Natural	6.215,1
	Propano	25,5
	Queroseno	58,9
	HVO	27,9
	Biometano	0,4
	Biopropano	0,2
Subtotal A1		14.309,1
Emisiones indirectas GEI (Alcance 2) (Market Based)	Energía eléctrica red (MB)	—
	Energía calefacción y refrigeración (MB)	26.263,3
Subtotal A2 (Market Based)		26.263,3
Otras emisiones indirectas GEI (Alcance 3)	Adquisición de bienes y servicios	398.007,5
	Bienes capitales	204.687,1
	Actividades relacionadas con la producción de energía (no incluidas en alcance 1 o 2)	12.469,4
	Residuos generados durante la operación	5.749,7
	Viajes de trabajo	1.186,2
	Desplazamientos casa-trabajo-casa de los empleados	6.486,3
	Activos arrendados por la organización	127,7
	Transporte y distribución aguas abajo	384.554,1
	Uso de servicios proporcionados por la organización	2.266.948,4
	Inversiones	95.738,5
Subtotal A3		3.375.955,1

¹ En adelante Aena.

1. LÍMITES ORGANIZACIONALES

La contabilidad de las emisiones se realiza sobre aquellas actividades incluidas dentro de los límites organizativos tal y como se define en el apartado 4.B relativo a la *Determinación de los límites organizativos de la compañía del Procedimiento del Cálculo de la huella de carbono de Aena SME SA y Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia*² (en adelante, Aena), siguiéndose en todo momento lo establecido en el Protocolo sobre GEI del WRI y WBCSD (“GHG Protocol”).

El cálculo de las emisiones de Aena se realiza bajo el enfoque de control operacional, es decir, sobre aquellas instalaciones sobre las que tiene autoridad para introducir e implementar sus políticas corporativas en España.

En base a todo lo anterior, las instalaciones incluidas en el cálculo de la huella de carbono corporativa de Aena son:

- Servicios Centrales de Madrid (SSCC)
- A Coruña (LCG)
- Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD)
- Albacete (ABC)
- Algeciras (AEI)
- Alicante-Elche Miguel Hernández (ALC)
- Almería (LEI)
- Asturias (OVD)
- Badajoz (BJZ)
- Bilbao (BIO)
- Burgos (RGS)
- Ceuta (JCU)
- César Manrique-Lanzarote (ACE)
- Córdoba (ODB)
- El Hierro (VDE)
- Federico García Lorca Granada-Jaén (GRX)
- Fuerteventura (FUE)
- Girona-Costa Brava (GRO)
- Gran Canaria (LPA)
- Huesca-Pirineos (HSK)
- Ibiza (IBZ)
- Internacional Región de Murcia (RMU)
- Jerez (XRY)
- Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (BCN)
- La Gomera (GMZ)
- La Palma (SPC)
- León (LEN)
- Logroño-Agoncillo (RJL)
- Madrid-Cuatro Vientos (LECU)
- Melilla (MLN)
- Menorca (MAH)
- Málaga-Costa del Sol (AGP)
- Palma de Mallorca (PMI)
- Pamplona (PNA)

² Disponible en la web de Aena: <https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576866459141&ssbinary=true>

-
- Reus (REU)
 - Sabadell (QSA)
 - Salamanca (SLM)
 - San Sebastián (EAS)
 - Santiago-Rosalía de Castro (SCQ)
 - Seve Ballesteros-Santander (SDR)
 - Sevilla (SVQ)
 - Son Bonet (LESB)
 - Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna (TFN)
 - Tenerife Sur (TFS)
 - Valencia (VLC)
 - Valladolid (VLL)
 - Vigo (VGO)
 - Vitoria (VIT)
 - Zaragoza (ZAZ)

2. LÍMITES OPERATIVOS

Se incluyen dentro de los límites operativos las siguientes fuentes emisoras de GEI agrupadas por alcances:

Alcance 1: emisiones directas.

Incluye las emisiones directas, es decir, aquellas que proceden de fuentes bajo propiedad o control del gestor aeroportuario.

Las emisiones que pertenecen a este alcance son las relativas a:

- Combustión estacionaria, que incluye grupos electrógenos, generadores portátiles, calderas, plantas de cogeneración propiedad de Aena y prácticas del servicio de extinción de incendios (SEI) de los diferentes aeropuertos.
- Combustión móvil, que incluye tanto a los vehículos ligeros como pesados pertenecientes a la flota de Aena.

Alcance 2: emisiones indirectas.

Incluye las emisiones indirectas procedentes de la generación de electricidad y calefacción o refrigeración fuera del emplazamiento, adquirida y consumida por las instalaciones y centros del gestor aeroportuario.

Las emisiones que pertenecen a este alcance son las relativas a:

- Compra de electricidad por parte de Aena a terceros.
- Compra de calefacción y refrigeración por parte de Aena a terceros.

Alcance 3: otras emisiones indirectas.

Emisiones indirectas de GEI procedentes de actividades relacionadas con Aena y generadas por fuentes que ni son propiedad ni están controladas por el gestor aeroportuario debidas a:

- Adquisición de bienes y servicios: incluye todas las emisiones aguas arriba desde la producción de todos los bienes o servicios comprados o adquiridos por Aena en el año de reporte y necesarios para la ejecución de las actividades.
- Bienes capitales: incluye todas las emisiones aguas arriba desde la producción de los bienes de capital comprados o adquiridos por Aena.
- Actividades relacionadas con la producción de energía (no incluidas en alcance 1 o 2): incluye las emisiones relacionadas con la producción de la energía o combustibles adquiridos y consumidos por Aena en el periodo de reporte, que no hayan sido incluidas como parte de la huella de Alcances 1 y 2 (emisiones derivadas del uso de combustibles y consumo de electricidad).

- Residuos generados durante la operación: incluye las emisiones del depósito y tratamientos de residuos generados por Aena en sus operaciones en el año de reporte.
- Viajes de trabajo: incluye las emisiones derivadas de los desplazamientos de los empleados por actividades de negocio en vehículos propiedad y/u operados por terceras partes como aviones, trenes, autobuses, etc.
- Desplazamientos casa-trabajo-casa de los empleados: incluye las emisiones debidas al desplazamiento entre sus hogares y el lugar de trabajo.
- Activos arrendados por la organización: incluye las emisiones de la operación de activos que son arrendados por Aena y que no se han incluido ya en su Alcance 1 y 2.
- Transporte y distribución aguas abajo: incluye todas las emisiones del transporte aguas abajo, es decir, el desplazamiento de pasajeros desde o hacia los aeropuertos de Aena así como la distribución de mercancías hasta el nodo de transporte más cercano.
- Uso de servicios / productos vendidos por la organización: incluye las emisiones debidas al uso o consumo de los bienes o servicios vendidos. Se consideran clientes de Aena las aerolíneas, los agentes de handling y los pasajeros. El uso de los servicios por parte de los pasajeros está incluido en las emisiones de Alcance 1 y 2 de Aena, ya que es el uso de las propias instalaciones. Sin embargo, en el caso de las aerolíneas y los agentes de handling, se deben contabilizar en esta categoría las emisiones derivadas del ciclo LTO, así como de las APU y las emisiones causadas por la actividad de los agentes de handling.
- Inversiones: incluyen las emisiones asociadas a las empresas participadas por Aena.

Exclusiones.

Dada la gran complejidad en la recopilación de los datos primarios y su baja significancia se han excluido las emisiones derivadas de las posibles fugas de gases fluorados de efecto invernadero de equipos de climatización de Aena.

En base a los datos disponibles en el momento de cálculo de la huella de Aena, se ha constatado que esta fuente supone una contribución inferior al 1% de la huella total (A1+2+3). Se realizará un seguimiento de la evolución de estos datos en los próximos inventarios de gases de efecto invernadero de la compañía para comprobar que su representación se mantiene por debajo de este nivel (1%).

3. FACTORES DE EMISIÓN

En la siguiente tabla se recogen los factores de emisión empleados en el cálculo de las emisiones GEI debidas a consumo de energía y combustibles por parte de la organización:

Tabla 2: Fuentes factores de emisión (FE) A1 y A2

COMBUSTIÓN ESTACIONARIA Y MÓVIL				
Tipo de combustible	Alcance	GEI	Fuente pública	Tipo de combustible
Gasóleo, gasolina y propano	A1	CO ₂ CH ₄ N ₂ O	MITERD	Ministerio para la Transición y el Reto Demográfico
Gas natural	A1	CO ₂ CH ₄ N ₂ O	MITERD	
Queroseno	A1	CO ₂ CH ₄ N ₂ O	MITERD	
HVO y biometano	A1	CO ₂ CH ₄ N ₂ O	MITERD	
Biopropano	A1	CO ₂ CH ₄ N ₂ O	Certificado de sostenibilidad del proveedor	
COMPRA DE ELECTRICIDAD				
Tipo de combustible	Alcance	GEI	Fuente pública	Observaciones
Electricidad	A2	CO ₂	MITERD	FE para el método basado en el mercado para la comercializadora. Para el cálculo de las emisiones debidas a la compra de electricidad, conjuntamente a este factor de emisión se aplican las garantías de origen de energía renovable adquiridas por la compañía en el período de cálculo de la huella correspondiente.
OTROS FACTORES DE EMISIÓN				
Origen de las emisiones de GEI	Alcance	GEI	Fuente pública	Observaciones
Papel adquirido	A3, categoría 1	CO ₂	DEFRA	
Agua adquirida	A3, categoría 1	CO ₂	Guía de la oficina de cambio climático de la Generalitat de Catalunya	
Bienes y servicios adquiridos	A3, categoría 1	CO ₂	CNAE/INE	Se calcula el factor de emisión mediante un modelo EEIO en base al código de actividad CNAE (Código Nacional de Actividad Económica) equivalente y el factor de emisión total publicado por el INE para ese CNAE.
Bienes capitales	A3, categoría 2	CO ₂	CNAE/INE	Se calcula el factor de emisión mediante un modelo EEIO en base al código de actividad CNAE (Código Nacional de Actividad Económica) equivalente y el factor de emisión total publicado por el INE para ese CNAE
Gasóleo, gasolina, gas natural, propano, queroseno, HVO, biometano, biopropano y electricidad	A3, categoría 3	CO ₂	DEFRA	
Residuos	A3, categoría 5	CO ₂	OCCC/DEFRA	Se emplean los factores de la OCCC (Oficina Catalana de Cambio Climático), de menor incertidumbre geográfica. En caso de no existir el factor para un determinado residuo, se opta por los establecidos por DEFRA.

Tabla 2: Fuentes factores de emisión (FE) A1, A2 y A3

OTROS FACTORES DE EMISIÓN				
Origen de las emisiones de GEI	Alcance	GEI	Fuente pública	Observaciones
Viajes de trabajo	A3, categoría 6	CO2	DEFRA	Se emplearán los factores de emisión de DEFRA, salvo para los desplazamientos en avión cuyas emisiones se calcularán directamente mediante las calculadoras de OACI e IATA.
Desplazamientos casa-trabajo-casa de los empleados	A3, categoría 7	CO2	OCCC/DEFRA	Se emplean los factores de la OCCC (Oficina Catalana de Cambio Climático), de menor incertidumbre geográfica. En caso de no existir el factor para un determinado modo de transporte, se opta por los establecidos por DEFRA.
Activos arrendados por la organización	A3, categoría 8	CO2	CNAE/INE	Se calcula el factor de emisión mediante un modelo EEIO en base al código de actividad CNAE (Código Nacional de Actividad Económica) equivalente y el factor de emisión total publicado por el INE para ese CNAE.
Movimientos de los pasajeros desde y hacia los aeropuertos	A3, categoría 9	CO2	OCCC/DEFRA	Se emplean los factores de la OCCC (Oficina Catalana de Cambio Climático), de menor incertidumbre geográfica. En caso de no existir el factor para un determinado modo de transporte, se opta por los establecidos por DEFRA.
Movimientos de carga desde los aeropuertos	A3, categoría 9	CO2	OCCC	
LTO	A3, categoría 11	CO2	MITERD	
APUs	A3, categoría 11	CO2	Factores de emisión de la herramienta AEDT de la FAA	
Handling	A3, categoría 11	CO2	EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook	Para las emisiones asociadas a la actividad de los agentes de handling: se contabilizarán las emisiones calculadas a partir de los consumos de combustibles proporcionadas por los principales agentes de handling. (requerimiento contractual)
Inversiones	A3, categoría 15	CO2	CNAE/INE	Se calcula el factor de emisión mediante un modelo EEIO en base al código de actividad CNAE (Código Nacional de Actividad Económica) equivalente y el factor de emisión total publicado por el INE para ese CNAE.

Los factores de emisión utilizados son los más recientes a la fecha de cálculo de la huella de carbono publicados por cada una de las fuentes públicas indicadas en la tabla.

4. INCERTIDUMBRE Y ESTIMACIONES

Todos los procesos en los que se enmarcan las distintas fuentes de emisión están dentro del alcance del Sistema de Calidad y Medioambiente de Aena. Dicho sistema está certificado conforme a las normas ISO 9001:2000 e ISO 14001:2004. La implantación de los mencionados sistemas de calidad minimiza la incertidumbre de la información utilizada para el cálculo del inventario de GEI.

Asimismo, para minimizar la incertidumbre asociada a los factores de emisión, se utilizan las fuentes oficiales siempre que es posible (ver tabla incluida en el apartado "FACTORES DE EMISIÓN").

Por otro lado, la información de los datos de actividad asociada a las fuentes de emisión del alcance 1 y 2 procede, siempre que ha resultado posible de facturas, que son registros comerciales que se basan en medidas de contadores que cumplen con las normas que marca la legislación vigente.

Además, la información de los datos de partida asociados a las fuentes de emisión de las diferentes categorías del alcance 3 procede, según corresponda, de facturas, registros contables de la compañía, estadísticas públicas realizadas por la compañía e información pública de fuentes oficiales asegurando la validez de los datos en el proceso de recopilación de los mismos. Las bases de datos de los factores de emisión y herramientas de cálculo empleadas para el cálculo las emisiones del alcance 3 son de reconocido prestigio.

No obstante lo anterior, de entre todas las fuentes consideradas en el inventario se considera que la incertidumbre debe tenerse en consideración en el caso de:

- Emisiones de alcance 1: estimaciones del consumo de gas natural, gasóleo, gasolina, propano y queroseno del último mes del año a partir de los datos primarios correspondientes a los meses previos (enero-noviembre) o los meses correspondientes del ejercicio anterior en su caso.
- Emisiones de alcance 2: estimaciones de consumo de electricidad del último mes del año a partir de los datos primarios correspondientes a los meses previos (enero-noviembre) o los meses correspondientes del ejercicio anterior en su caso.
- Emisiones de alcance 3, principalmente en las categorías:
 - Categoría 1: estimaciones del consumo de agua del último mes del año a partir de los datos primarios correspondientes a los meses previos (enero-noviembre).
 - Categoría 3: se utilizan los mismos datos de consumo de combustibles y electricidad que los empleados para calcular las emisiones de alcance 1 y 2, luego debe tenerse en cuenta que se emplean en consecuencia las mismas estimaciones sobre los consumos.
 - Categoría 6: los km's utilizados para el cálculo de los viajes realizados se han obtenido a través de la mejor fuente disponible para cada modo de transporte y a partir del origen y destino de los viajes realizados
 - Categoría 7: al no disponer de planes de movilidad en todos los aeropuertos el reparto modal de ellos se estima asimilando los porcentajes establecidos en los planes de movilidad existentes del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, en función del tamaño del aeropuerto y la red de transporte público que lo rodea.
 - Categoría 9: en el caso de los aeropuertos que disponen de encuesta de movilidad donde se establecen los % de modos de acceso por tipo de transporte y factor de ocupación se ha utilizado ese dato aplicado al aeropuerto y en el caso de aquellos aeropuertos que no disponen de estas encuestas se ha utilizado el promedio.
 - Categoría 11: para el cálculo de las emisiones debidas a LTO se emplean los datos de emisiones del inventario nacional de emisiones remitidos por el Ministerio de Transportes del año inmediatamente anterior (el más reciente disponible) y se ajusta al año en que se calcula la huella aplicando el ratio de ATUs de los dos años considerados.