Informe de Auditoría de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes

(Junto con las cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado de Aena S.M.E., S.A. correspondientes al ejercicio finalizado el 31.12.2020)

KPMG Auditores, S.L.
Paseo de la Castellana 259 C
28046 Madrid

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales Consolidadas emitido por un Auditor Independiente

A los accionistas de Aena S.M.E., S.A.:

INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2020, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2020, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España, según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

KPMG Auditores S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global de KPMG de firmas miembro independientes afiliadas a KPMG International Limited, sociedad inglesa limitada por garantía.
Todos los derechos reservados.
Paseo de la Castellana, 259C 28046 Madrid

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el nº.S0702, y en el Registro de Sociedades del Instituto de Censores Jurados de Cuentas con el nº.10.
Reg. Mer Madrid, T. 11.961, F. 90, Sec. 8, H. M -188.007, Inscrip. 9
N.I.F. B-78510153

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Reconocimiento de ingresos aeronáuticos
Véanse notas 2.21, 4. y 5. de las cuentas anuales consolidadas

Cuestión clave de la auditoría	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Los ingresos por servicios aeronáuticos, regulados por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) aprobado con fecha 27 de enero de 2017, han ascendido durante el ejercicio 2020, a 899.269 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria, por parte de las líneas aéreas y pasajeros, y se encuentran netos de bonificaciones e incentivos. Debido a la significatividad de los ingresos por servicios aeronáuticos, así como a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a los ingresos por servicios aeronáuticos en muy diversos aeropuertos, se ha considerado una cuestión clave de auditoría.	Nuestros procedimientos de auditoria han comprendido, entre otros, los siguientes: — la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por el Grupo en el registro de los ingresos por servicios aeronáuticos regulados por el DORA. — la evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en sistemas de la información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección del Grupo sobre el proceso de reconocimiento de dichos ingresos aeronáuticos y sobre el sistema de información de tesorería que procesa y registra el cobro de los ingresos. Asimismo, hemos evaluado la efectividad operativa de dichos controles. — Como parte de los procedimientos sustantivos: — hemos realizado una prueba mediante el uso de técnicas de auditoría asistidas por ordenador que permite comprobar la existencia y exactitud de un gran volumen de transacciones de venta a lo largo del ejercicio, asociando de manera individualizada los ingresos con sus cobros. — hemos realizado pruebas de detalle sobre las transacciones que han generado ingresos por servicios aeronáuticos para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo. — hemos realizado pruebas de detalle para analizar la razonabilidad de los criterios e hipótesis utilizados en el cálculo de las bonificaciones e incentivos. Asimismo, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales consolidadas cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo.

Valor recuperable de activos no financieros no corrientes Véanse notas 2.8, 4., 6.1 y 7. de las cuentas anuales consolidadas	
Cuestión Clave	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Al 31 de diciembre de 2020, el Grupo AENA presenta en su Estado de situación financiera consolidado, un inmovilizado material por importe de 12.331.677 miles de euros y activos intangibles por importe de 702.306 miles de euros. Dichos activos son asignados a las unidades generadoras de efectivo (UGE) correspondientes a la Red nacional de aeropuertos, Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, Aeropuertos del Nordeste de Brasil y London Luton Airport. La Dirección del Grupo evalúa anualmente la existencia, o no, de indicios de deterioro a efectos de determinar el valor recuperable de sus activos materiales e intangibles. En este sentido, la situación epidemiológica consecuencia de la expansión del virus COVID-19 ha provocado una drástica reducción de la actividad aeroportuaria y, por lo tanto, se han identificado indicadores de deterioro en las unidades generadoras de efectivo del Grupo anteriormente mencionadas. Dichos valores recuperables, estimados mediante el cálculo de su valor en uso, se obtienen en base a proyecciones mediante la aplicación de técnicas de valoración que requieren el ejercicio de juicio por parte de la Dirección del Grupo y el uso de estimaciones, entre otras, de pasajeros, inversiones y tasas de descuento y crecimiento. Asimismo, la UGE correspondiente a London Luton Airport se corresponde con el subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes, filial de la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional, S.A., cuya actividad es la explotación de la concesión del Aeropuerto de Luton en Reino Unido. Tal y como se detalla en la nota 3.1, es probable que dicho subgrupo incurra en los próximos doce meses en un incumplimiento de los ratios establecidos en algunos de los contratos de financiación vigentes, motivo por el cual se encuentra en proceso de negociación con dichas entidades para la obtención de una dispensa que, a la fecha de formulación de las cuentas anuales, aún no ha sido concedida por las entidades financieras. Este hecho conlleva la existencia de una incertidumbre material para el subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes que puede generar dudas significativas sobre su capacidad para continuar como empresa en funcionamiento.	Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros: —la evaluación del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la Dirección del Grupo relacionados con el proceso de estimación del valor recuperable de los activos no corrientes, —la evaluación de los criterios utilizados por la Dirección del Grupo en la identificación de los indicadores de deterioro, —la evaluación, con apoyo de nuestros especialistas en valoraciones, de la metodología e hipótesis utilizadas en la estimación del valor recuperable por parte de la Dirección del Grupo y revisadas por un tercero experto independiente contratado por el Grupo, —el contraste de las hipótesis clave, tales como previsiones de tráfico aéreo, con datos procedentes de fuentes externas y los propios datos históricos del Grupo, —la evaluación del análisis de la sensibilidad de las estimaciones de valor recuperable ante cambios, considerados como razonables por el Grupo, en hipótesis y juicios relevantes tales como la tasa de descuento, la tasa de crecimiento futuro esperado y el volumen de pasajeros. —El análisis de los compromisos de cumplimiento de ratios de los contratos de financiación del subgrupo London Luton Airport Holdings III Limited y sociedades dependientes así como de las garantías asociadas a dichos contratos de financiación —Asimismo, hemos analizado los compromisos de pago del grupo y su capacidad de generación de caja a través de las previsiones de tesorería. Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales consolidadas cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo.

Debido a la complejidad inherente al cálculo del valor recuperable, al elevado grado de juicio en la estimación de las hipótesis clave, a las incertidumbres asociadas a las mismas y antes detalladas, así como a la significatividad del valor contable de los activos no corrientes, el proceso de valoración de los activos mencionados se ha considerado una cuestión clave de nuestra auditoría.	

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2020, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión consolidado, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

a) Comprobar únicamente que el estado de la información no financiera consolidado y determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, a los que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas, se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable y en caso contrario, a informar sobre ello.

b) Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2020 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores y de la comisión de auditoría en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los citados administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La comisión de auditoría de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.
- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables, incluidos los de independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Formato electrónico único europeo

Hemos examinado los archivos digitales del formato electrónico único europeo (FEUE) de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2020 que comprenden el archivo XHTML en el que se incluyen las cuentas anuales consolidadas del ejercicio y los ficheros XBRL con el etiquetado realizado por la sociedad, que formarán parte del informe financiero anual.

Los administradores de Aena S.M.E., S.A. son responsables de presentar el informe financiero anual del ejercicio 2020 de conformidad con los requerimientos de formato y marcado establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815, de 17 de diciembre de 2018, de la Comisión Europea (en adelante Reglamento FEUE).

Nuestra responsabilidad consiste en examinar los archivos digitales preparados por los administradores de la sociedad dominante, de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas en vigor en España. Dicha normativa exige que planifiquemos y ejecutemos nuestros procedimientos de auditoría con el fin de comprobar si el contenido de las cuentas anuales consolidadas incluidas en los citados archivos digitales se corresponde íntegramente con el de las cuentas anuales consolidadas que hemos auditado, y si el formato y marcado de las mismas y de los archivos antes referidos se ha realizado en todos los aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

En nuestra opinión, los archivos digitales examinados se corresponden íntegramente con las cuentas anuales consolidadas auditadas, y éstas se presentan y han sido marcadas, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

Informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad dominante

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad dominante de fecha 23 de febrero de 2021.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 14 de marzo de 2019 nos nombró como auditores del Grupo por un período de tres años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Con anterioridad, fuimos designados por acuerdo de la Junta General de Accionistas para el periodo de tres años y hemos venido realizando el trabajo de auditoría de cuentas de forma ininterrumpida desde el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2017.

KPMG Auditores, S.L.

Inscrito en el R.O.A.C nº S0702

Manuel Martín Barbón
23/02/2021

Inscrito en el R.O.A.C. nº 16239

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/21/00940 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

AENA S.M.E., S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020.

		Página
Cuentas anuales consolidadas		1
Notas a las cuentas anuales consolidadas		7
1	Información general	7
2	Resumen de las principales políticas contables	9
3	Gestión de riesgos operativos y financieros	48
4	Estimaciones y juicios contables	64
5	Información financiera por segmentos	66
6	Inmovilizado Material, Activos por Derechos de Uso e Inversiones Inmobiliarias	74
7	Activos intangibles	83
8	Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias	88
9	Inversiones de patrimonio de empresas asociadas y con control conjunto	96
10	(a) Instrumentos financieros por categoría	98
10	(b) Calidad crediticia de los activos financieros	99
10	(c) Concentración riesgo de crédito	99
11	Otros Activos financieros	101
12	Instrumentos financieros derivados	102
13	Clientes y otros activos corrientes y no corrientes	105
14	Existencias	107
15	Efectivo y equivalentes al efectivo	107
16	Capital y prima de emisión	108
17	Ganancias / (pérdidas) acumuladas	109
18	Participaciones no dominantes y otras reservas	110
19	Proveedores y otras cuentas a pagar	113
20	Deuda financiera	115
21	Impuestos diferidos	128
22	Prestaciones a los empleados	132
23	Provisiones y contingencias	138
24	Subvenciones	144
25	Otros pasivos a largo plazo	144
26	Compromisos	144
27	Otras (pérdidas) / ganancias – netas	146
28	Gastos por prestaciones a los empleados	147
29	Otros ingresos de explotación	148
30	Aprovisionamientos y Otros gastos de explotación	148
31	Ingresos y gastos financieros	149
32	Impuesto sobre las ganancias	150
33	Resultados por acción	152
34	Transacciones y saldos con partes vinculadas	152
35	Otra información	155
36	Hechos posteriores	157

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2020

	Nota	2020	2019
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6.1	12.331.677	12.670.706
Activos intangibles	7	702.306	1.009.244
Inversiones Inmobiliarias	6.3	139.176	140.928
Activos por derecho de uso	6.2	35.029	61.725
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	9	57.220	63.783
Otros activos financieros	10	90.986	80.123
Otros activos no corrientes	13	24.043	4.363
Activos por impuestos diferidos	21	156.563	106.929
		13.537.000	**14.137.801**
Activos corrientes			
Existencias	14	6.516	6.841
Clientes y otros activos corrientes	13	894.693	505.304
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	1.224.878	240.597
		2.126.087	**752.742**
Total activos		**15.663.087**	**14.890.543**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto			
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	3.811.411	3.938.336
Diferencias de conversión acumuladas	18	(181.671)	(21.575)
Otras reservas	18	(111.595)	(111.827)
Participaciones no dominantes	18	(54.030)	(23.926)
		6.064.983	**6.381.876**
Pasivos			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	20	7.116.554	5.675.036
Instrumentos financieros derivados	12	101.656	95.672
Subvenciones	24	425.917	461.690
Prestaciones a los empleados	22	35.943	44.639
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	69.796	77.267
Pasivos por impuestos diferidos	21	54.975	58.386
Otros pasivos a largo plazo	25	14.927	15.462
		7.819.768	**6.428.152**
Pasivos corrientes			
Deuda financiera	20	1.139.248	1.238.403
Instrumentos financieros derivados	12	31.645	31.662
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	517.855	679.879
Pasivos por impuesto corriente	19	217	10.165
Subvenciones	24	34.711	35.652
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	54.660	84.754
		1.778.336	**2.080.515**
Total pasivos		**9.598.104**	**8.508.667**
Total patrimonio neto y pasivos		**15.663.087**	**14.890.543**

Las Notas adjuntas forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Cuenta de resultados consolidada del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

	Nota	2020	2019
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	2.180.616	4.443.560
Otros ingresos de explotación	29	9.662	10.067
Trabajos realizados por la empresa para su activo		5.285	5.261
Aprovisionamientos	30.a	(153.987)	(170.542)
Gastos de personal	28	(456.876)	(456.173)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(22.649)	(13.809)
Otros gastos de explotación	30.b	(722.427)	(1.075.321)
Amortización del inmovilizado	6,7	(806.863)	(788.969)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	24	36.746	39.655
Excesos de provisiones		10.465	4.710
Deterioro de inmovilizado	8	(108.809)	-
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	6,7	(5.115)	(9.396)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	27	(58.340)	(11.764)
Resultado de explotación		**(92.292)**	**1.977.279**
Ingresos financieros	31	2.006	4.569
Gastos financieros	31	(116.239)	(124.786)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	31	(7.178)	3.341
Gastos financieros – netos	31	**(121.411)**	**(116.876)**
Participación en el resultado de asociadas	9	1.070	22.446
Resultado antes de impuestos		**(212.633)**	**1.882.849**
Impuesto sobre las ganancias	32	51.885	(437.174)
Resultado del período consolidado		**(160.748)**	**1.445.675**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		**(33.962)**	**3.653**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	33	**(126.786)**	**1.442.022**
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	33	(0,85)	9,61
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	33	(0,85)	9,61

Las Notas adjuntas forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Estado de resultado global consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

	Nota	2020	2019
Resultado del ejercicio		**(160.748)**	**1.445.675**
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo		**6.541**	**(6.517)**
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	32	8.120	(7.848)
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas	9	(39)	(4)
- Efecto impositivo	32	(1.540)	1.335
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		**(162.547)**	**(31.036)**
Coberturas de los flujos de efectivo	32	**(5.301)**	**(38.375)**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		(37.160)	(72.074)
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		31.859	33.699
Diferencias de conversión		**(158.480)**	**(2.104)**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración	18.c	(158.480)	(2.104)
Efecto impositivo	32	**1.234**	**9.443**
Resultado global total del ejercicio		**(316.754)**	**1.408.122**
- Atribuidos a la entidad dominante		**(286.650)**	**1.409.254**
- Atribuidos a participaciones no dominantes		**(30.104)**	**(1.132)**

Las Notas adjuntas forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

					Otras reservas					
	Capital social (Nota 16)	Prima de emisión (Nota 16)	Ganancias acumuladas (Nota 17)	Diferencias de conversión acumuladas (Nota 18.b)	Derivados de cobertura (Nota 18.b)	Ganancias y Pérdidas actuariales (Nota 18.b)	Participación en otro resultado global de asociadas (Nota 18.b)	Total	Participaciones no dominantes (Nota 18.a)	Total patrimonio neto
Saldo a 31 de diciembre de 2018	**1.500.000**	**1.100.868**	**3.534.635**	**(20.301)**	**(68.265)**	**(12.091)**	**23**	**6.034.869**	**(11.064)**	**6.023.805**
Resultado del periodo	-	-	1.442.022	-	-	-	-	1.442.022	3.653	1.445.675
Otro resultado global del periodo	-	-	-	(1.274)	(28.166)	(3.324)	(4)	(32.768)	(4.785)	(37.553)
Resultado global total del ejercicio	**-**	**-**	**1.442.022**	**(1.274)**	**(28.166)**	**(3.324)**	**(4)**	**1.409.254**	**(1.132)**	**1.408.122**
Distribución de dividendos	-	-	(1.039.500)	-	-	-	-	(1.039.500)	(11.730)	**(1.051.230)**
Otros movimientos	-	-	1.179	-	-	-	-	1.179	-	**1.179**
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**-**	**-**	**(1.038.321)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(1.038.321)**	**(11.730)**	**(1.050.051)**
Saldo a 31 de diciembre de 2019	**1.500.000**	**1.100.868**	**3.938.336**	**(21.575)**	**(96.431)**	**(15.415)**	**19**	**6.405.802**	**(23.926)**	**6.381.876**
Resultado del periodo	-	-	(126.786)	-	-	-	-	(126.786)	(33.962)	(160.748)
Otro resultado global del periodo	-	-	-	(160.096)	(3.067)	3.338	(39)	(159.864)	3.858	(156.006)
Resultado global total del periodo	**-**	**-**	**(126.786)**	**(160.096)**	**(3.067)**	**3.338**	**(39)**	**(286.650)**	**(30.104)**	**(316.754)**
Otros movimientos	-	-	(139)	-	-	-	-	(139)	-	(139)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**-**	**-**	**(139)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(139)**	**-**	**(139)**
Saldo a 31 de diciembre de 2020	**1.500.000**	**1.100.868**	**3.811.411**	**(181.671)**	**(99.498)**	**(12.077)**	**(20)**	**6.119.013**	**(54.030)**	**6.064.983**

Las Notas adjuntas forman parte integrante de estas Cuentas anuales consolidadas.

Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020

	Nota	2020	2019
Resultado antes de impuestos		**(212.633)**	**1.882.849**
Ajustes por:		**1.035.340**	**909.616**
- Depreciación y amortización	6,7	806.863	788.969
- Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	13	22.649	13.809
- Variación de provisiones		13.056	47.202
- Deterioro de inmovilizado	8	108.809	-
- Imputación de subvenciones	24	(36.746)	(39.655)
- (Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		5.115	9.396
- (Beneficio)/pérdida por bajas de instrumentos financieros	11	(42)	-
- Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	31	1.357	(863)
- Ingresos financieros	31	(2.006)	(4.569)
- Gastos financieros	31	84.380	91.087
- Diferencias de cambio	31	5.863	(2.478)
- Gastos financieros liquidación de derivados financieros	31	31.859	33.699
- Otros Ingresos y gastos		(4.747)	(4.535)
- Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	9	(1.070)	(22.446)
Variaciones en capital circulante:		**(561.888)**	**(140.604)**
- Existencias		288	450
- Deudores y otras cuentas a cobrar		(383.543)	(64.320)
- Otros activos corrientes		(23.576)	6.292
- Acreedores y otras cuentas a pagar		(121.643)	(18.702)
- Otros pasivos corrientes		(31.846)	(62.974)
- Otros activos y pasivos no corrientes		(1.568)	(1.350)
Otro efectivo generado por las operaciones		**(114.576)**	**(537.518)**
Intereses pagados		(94.742)	(102.266)
Cobros de intereses		692	1.418
Impuestos pagados		(20.076)	(437.470)
Otros cobros (pagos)		(450)	800
Efectivo neto generado por actividades de explotación		**146.243**	**2.114.343**

Estado de flujos de efectivo consolidado de los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019

	Nota	2020	2019
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(469.776)	(480.335)
Adquisiciones de activos intangibles		(33.346)	(544.421)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(76)	(7.660)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(34.867)	(8.561)
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	2.2	-	5.658
Cobros por desinversiones inmovilizado material		-	347
Cobros por desinversiones inmovilizado intangible		469	-
Cobros otros activos financieros		2.478	2.149
Dividendos recibidos	2.2, 34	417	23.245
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		**(534.701)**	**(1.009.578)**
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Cobros de subvenciones	24	192	6.453
Emisión de deuda	20	2.877.837	801.139
Otros cobros	20	14.085	61.314
Devolución de obligaciones y valores similares	20	(104.000)	-
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	20	(741.000)	(650.000)
Devoluciones de financiación del Grupo	20	(633.619)	(633.744)
Pagos de pasivos por arrendamientos	20	(5.807)	(7.178)
Dividendos pagados		-	(1.051.230)
Otros pagos	20	(26.077)	(41.380)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		**1.381.611**	**(1.514.626)**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		**(8.872)**	**(922)**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		984.281	(410.783)
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		**240.597**	**651.380**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		**1.224.878**	**240.597**

Las Notas adjuntas forman parte integrante de estas cuentas anuales consolidadas.

Notas a las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2020

1. Información general

AENA S.M.E., S.A. ("la Sociedad", o "AENA") es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el "Grupo") que al cierre del ejercicio 2020 estaba integrado por 8 sociedades dependientes y 4 asociadas. AENA S.M.E., S.A. se creó en España como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

Con fecha 5 de julio de 2014, en virtud del artículo 18 del Real Decreto-ley 8/2014 (ratificado posteriormente por la Ley 18/2014), se cambia la denominación de Aena Aeropuertos, S.A. a AENA, S.A. y la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" pasa a denominarse ENAIRE ("Sociedad dominante última" o "matriz").

Como consecuencia de lo dispuesto en la Ley 40/2015 de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, en la Junta General de Accionistas de 25 de abril de 2017 se modifica la denominación social de la Sociedad a "AENA S.M.E., S.A.". Durante el ejercicio no se ha producido ningún cambio en el nombre de la entidad dominante u otras formas de identificación desde el final del ejercicio precedente sobre el que se informa.

Anteriormente a la constitución de la Sociedad, la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios y las sociedades dependientes y asociadas que forman parte del perímetro de consolidación de AENA estaban integradas en la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", su accionista único y entidad controlante en ese momento. La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" se creó en virtud del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990. Su constitución efectiva tuvo lugar el 19 de junio de 1991, una vez entrado en vigor su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 905/1991 de 14 de junio.

La constitución de la Sociedad se realizó mediante la emisión de 61 acciones de 1.000 euros de valor nominal, suscritas y desembolsadas íntegramente por la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". La entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" conservará, en todo caso, la mayoría del capital social de Aena Aeropuertos, S.A. en los términos previstos por el artículo 7.1 segundo párrafo del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, pudiendo enajenar el resto de conformidad con lo establecido en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas.

La inscripción en el Registro Mercantil de la constitución de la Sociedad se realizó a partir del Acuerdo del Consejo de Administración de fecha 23 de mayo de 2011 de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", en el que se aprobó la aportación a la Sociedad de la actividad (totalidad de bienes, derechos, deudas y obligaciones afectos al desarrollo de las actividades aeroportuarias, comerciales y a otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los servicios de tránsito aéreo de aeródromo -en adelante, la "Actividad"-), y su valoración. La valoración de la actividad aportada se aprueba en dicho Consejo de acuerdo con el informe de valoración realizado, que resulta en un importe de 2.600.807.000 euros. Dicha valoración se realizó tomando como referencia el valor neto patrimonial al 31 de mayo de 2011 de la rama de actividad aportada conforme a las normas contables en vigor y en concreto el Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, modificado posteriormente por el Real Decreto 1159/2010 de 17 de septiembre, y cumplió con las exigencias del artículo 114 de la LPAP.

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprueba la realización, para dar contenido a la actividad de la Sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la Sociedad. Dicha ampliación de capital se realiza mediante la aportación de capital no dineraria de la rama de actividad traspasada.

Por lo anterior, todos los activos y pasivos incorporados en la aportación no dineraria lo fueron a su valor neto contable, excepto los activos correspondientes a las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, que se incorporaron a su valor del consolidado del Grupo Aena al 8 de junio de 2011, fecha efectiva de la operación. Así mismo, de acuerdo con la norma de valoración 4a y 4b, los activos correspondientes al inmovilizado se mostraron por su valor neto contable en el momento de la operación, tal y como se desglosa en las notas de

inmovilizado intangible e inmovilizado material.

El inmovilizado material aportado corresponde a los derechos de cualquier naturaleza que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre los terrenos, construcciones y equipamiento de los aeropuertos gestionados o utilizados por la Actividad. Igualmente comprende los derechos de uso que correspondían a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" sobre determinados terrenos situados en aeropuertos, aeródromos militares y bases aéreas. Los derechos aportados se refieren a los siguientes aeropuertos, aeródromos y bases aéreas:

- Aeropuertos de uso propio: La Coruña, Alicante, Almería, Asturias, Barcelona, Bilbao, Burgos, Córdoba, El Hierro, Fuerteventura, Girona, Granada, Huesca Pirineos, Ibiza, Jerez de la Frontera, La Gomera, La Palma, Logroño, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca-Son Bonet, Pamplona, Reus, Sabadell, San Sebastián, Santander, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vigo y Vitoria.
- Parte civil de los aeropuertos de uso conjunto con el Ministerio de Defensa: Gran Canaria-Gando, Lanzarote, Tenerife Norte, Madrid-Cuatro Vientos, Málaga, Palma de Mallorca-Son Sant Joan, Santiago y Zaragoza.
- Bases aéreas y aeródromos militares abiertos al uso civil: Talavera La Real (Badajoz), Matacán (Salamanca), San Javier (Murcia), Villanubla (Valladolid), Los Llanos (Albacete), y Aeródromo Militar de León.
- Helipuertos: Helipuerto de Ceuta y de Algeciras.

La tutela funcional de la Sociedad corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como la propuesta de nombramiento de un tercio de los miembros del Consejo de Administración.

AENA S.M.E., S.A., se constituye como beneficiaria de las expropiaciones vinculadas con las infraestructuras atribuidas a su gestión.

No obstante, con fecha 15 de enero de 2019 se inauguró el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM), habiendo comenzado el inicio de sus operaciones lo que ha supuesto el cierre de la rama civil en el Aeropuerto de Murcia San Javier que ha quedado destinado exclusivamente a la aviación militar.

El objeto social de la Sociedad, de acuerdo con sus estatutos, es el siguiente:

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal, de los helipuertos y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios.
- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.
- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.

La actividad principal del Grupo es la de gestion aeroportuaria. Asimismo, la sociedad podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directa o indirectamente relacionadas con su objeto social, incluida la gestión de instalaciones aeroportuarias fuera del territorio español y cualquier otra actividad anexa y complementaria que permita rentabilizar las inversiones.

El objeto social podrá realizarse por la sociedad directamente o mediante la creación de sociedades mercantiles y, concretamente la gestión individualizada de aeropuertos podrá realizarse a través de sociedades filiales o por

concesión de servicios.

El domicilio social de AENA S.M.E., S.A. está ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12, tras el cambio del mismo adoptado por su Consejo de Administración con fecha 30 de octubre de 2018. La dirección de la sede social también se encuentra ubicada en Madrid (España), calle Peonías, 12.

El centro principal de actividad del Grupo también se encuentra ubicado en Madrid (España), calle Peonías, 12.

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autorizó a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 por 100 de su capital. Dicho proceso culminó con la salida a Bolsa de AENA S.M.E., S.A.

Las acciones de AENA S.M.E., S.A. están admitidas a cotización en las cuatro bolsas españolas, y cotizan en el mercado continuo desde el día 11 de febrero de 2015.

Inició su cotización en la Bolsa de Madrid tras dicha Oferta Pública de Venta por el 49 % de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción. Posteriormente, en junio de 2015, AENA entró a formar parte del Ibex 35, indicador que incluye a las 35 principales empresas españolas cotizadas en Bolsa. Al 31 de diciembre de 2020, el valor de cotización era de 142 euros por acción.

2. Resumen de las principales políticas contables

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estas Cuentas Anuales Consolidadas. Estas políticas se han aplicado de manera uniforme para todos los años presentados, salvo que se indique lo contrario.

2.1 Bases de presentación

Tal y como se describe en la Nota 1 anterior, Aena Aeropuertos, S.A. se constituyó como entidad legal independiente y como grupo durante el ejercicio 2011 (23 de mayo de 2011 y 31 de mayo de 2011, respectivamente), en virtud del Real Decreto-ley 13/2010, por efecto de la aportación no dineraria de todos los activos y pasivos afectos a la actividad aeroportuaria. Anteriormente a la creación de Aena Aeropuertos, S.A., la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios llevada a cabo por la Sociedad y sus sociedades dependientes y asociadas figuraba integrada en la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea".

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas para los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2020, 2019, 2018, 2017,2016, 2015, 2014, 2013, 2012 y 2011 de acuerdo con las NIIF-UE, la Sociedad, teniendo en cuenta el marco de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real Decreto-ley 13/2010 anteriormente mencionado, contabilizó la aportación no dineraria como una reorganización empresarial en el ámbito de su accionista, la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea". Esta contabilización responde al análisis y consideración por parte de la Dirección de la Sociedad de varios factores, teniendo en cuenta que este tipo de transacciones no están reguladas en el marco normativo de las NIIF, y concretamente en el marco de la NIIF 3, "Combinaciones de Negocios", por lo que la Sociedad desarrolló una política contable para dicha transacción que reflejara la sustancia de la misma y de sus operaciones subyacentes. En este contexto, la Sociedad consideró que la combinación de una nueva entidad recientemente creada (Aena Aeropuertos, S.A. constituida el 23 de mayo de 2011) con una unidad de reporte previamente existente no constituye una combinación de negocios, al no ser la entidad de nueva creación ni el adquirente ni un negocio adquirido por la unidad de reporte preexistente.

En el desarrollo de la política contable adoptada por la Sociedad para esta transacción se ha tenido en cuenta que las operaciones aeroportuarias previamente integradas en la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", que se reportaban en la información financiera de ésta como un segmento de negocio separado, mantenían sus registros contables de manera segregada y constituían una unidad de reporte independiente, sujeta a un marco regulatorio específico aplicable, aunque integrada en ENAIRE y no en una entidad legal separada, lo cual permite asignar los diferentes elementos patrimoniales de forma fiable a la nueva entidad. Esta conclusión responde al espíritu del Real Decreto-ley 13/2010 cuya finalidad era dotar de la forma jurídica separada de la que hasta entonces

carecía, al conjunto de funciones y obligaciones previamente ejercidas por la ENAIRE en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios con carácter histórico, como se ha indicado, por constituir dicho conjunto una unidad económica autónoma capaz de desarrollar una actividad empresarial independiente, en un supuesto de sucesión empresarial, configurada como una unidad en funcionamiento y por lo tanto una unidad de reporte separada y determinable desde un punto de vista de información financiera histórica, cuya gestión se ha llevado a cabo de la misma forma antes y después de la aportación no dineraria, manteniendo la continuidad en los puestos clave de dirección de Aena Aeropuertos, S.A.

En este contexto, la Sociedad consideró también que tener en cuenta a efectos de presentación de su información histórica la forma legal de la transacción hubiera alterado la presentación sustancial de las operaciones aeroportuarias, que se desarrollaron de la misma manera antes y después de la aportación no dineraria, por lo que la presentación del ejercicio 2011 a partir de la fecha de la transacción no hubiera reflejado la realidad económica sustancial del negocio de Aena Aeropuertos, S.A. cuando el evento jurídico descrito fue realizado exclusivamente, como se ha indicado, con el objetivo de proporcionar forma jurídica separada a una unidad de reporte preexistente.

Por lo tanto, al considerar que Aena Aeropuertos, S.A. era una única unidad de reporte existente antes y después de la aportación no dineraria, la misma se contabilizó como una reorganización empresarial en el ámbito de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", y, consecuentemente, la información financiera del ejercicio 2011 se presentó para el ejercicio anual completo de 12 meses, a sus valores contables históricos, atendiendo a la existencia de Aena Aeropuertos, S.A. como unidad de reporte separada, independientemente de su creación legal en el curso del ejercicio 2011.

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor al 31 de diciembre de 2020, así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2020, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

Las cifras contenidas en los documentos que componen estas cuentas anuales consolidadas, el estado de situación financiero consolidado, la cuenta de resultados consolidada, el estado de resultado global consolidado, el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado, el estado de flujos de efectivo consolidado y las notas, están expresadas en miles de euros, salvo indicación en contrario, redondeadas al millar más cercano, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad dominante. El uso de cifras redondeadas puede conducir en algún caso a una diferencia de redondeo insignificante en los totales o en las variaciones.

La preparación de estas cuentas anuales consolidadas conformes con las NIIF exige el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la dirección que ejerza su juicio en el proceso de aplicar las políticas contables del Grupo. En la Nota 4 se informa de aquellas áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o aquellas en las cuales las hipótesis y estimaciones son significativas para las cuentas anuales consolidadas.

Estas cuentas anuales consolidadas han sido formuladas por el Consejo de Administración el 23 de febrero de 2021, y se presentarán para su aprobación por la Junta General de Accionistas.

Cambios en políticas contables

a) Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes aprobadas por la Unión Europea aplicadas por primera vez en 2020

Las políticas contables utilizadas en la preparación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020 son las mismas que las aplicadas en las cuentas anuales consolidadas del 31 de diciembre de 2019.

Durante 2020 han sido adoptadas por parte de la Unión Europea las siguientes interpretaciones y modificaciones, las cuales no han tenido impacto sobre los estados financieros consolidados del Grupo en la fecha de aplicación inicial:

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Modificaciones a las referencias al marco conceptual en NIIF	Se actualizan algunas referencias al marco conceptual en las normas NIIF, para facilitar a los usuarios de las normas el uso de los nuevos conceptos del marco conceptual.	1 de enero de 2020
Modificaciones a la NIC 1 y NIC 8: Definición de Material o con importancia relativa	Modificaciones a la NIC 1 y la NIC 8 para aclarar la definición de "material o con importancia relativa".	1 de enero de 2020
Modificaciones a la NIIF 3 "Combinaciones de negocios"	Clarifica la definición de "negocio", con el objetivo de ayudar a las entidades a determinar si una transacción debería ser contabilizada como una "combinación de negocios".	1 de enero de 2020
Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7 Modificación de los Tipos de Interés de Referencia	Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7 ante la Reforma de los Tipos de Interés de Referencia.	1 de enero de 2020
Modificaciones a la NIIF 16 Reducciones del alquiler relacionadas con la COVID 19	Modificaciones a la NIIF 16 para permitir que los arrendatarios no evalúen si las reducciones del alquiler concretas relacionadas con la covid-19 son modificaciones del arrendamiento, sin cambios para los arrendadores.	1 de junio de 2020

Ninguna de estas normas ha tenido impacto significativo sobre las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo. Los aspectos más relevantes relacionados con la aplicación de algunas de las normas anteriormente mencionadas se indica a continuación.

Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7: modificación de los Tipos de Interés de Referencia

Las Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7 sobre la modificación de los Tipos de Interés de Referencia se aplicaron por el Grupo de forma anticipada en las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019, tal y como se detalla en la Nota 2.1.2.3 de dichas Cuentas Anuales. La exposición del Grupo y las relaciones de cobertura impactadas son también las señaladas en dicha Nota. El programa de transición, los planes de acción y la relación con las entidades financieras *Arrangers* de la deuda actual afectada por la reforma, se monitorizan para dar respuesta en tiempo y forma a las reformas que se vayan realizando.

La aplicación anticipada para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019 ha permitido al Grupo seguir aplicando la contabilidad de coberturas durante el periodo de incertidumbre derivado de la reforma de los tipos de interés de referencia.

Modificaciones a la NIIF 16

El 28 de mayo de 2019, el CNIC ha modificado la NIIF 16, incorporando una simplificación práctica aplicable a los ejercicios anuales iniciados en o con posterioridad al 1 de junio de 2020, para el tratamiento contable de las modificaciones a contratos de arrendamiento derivados del COVID-19, por la cual, un arrendatario puede elegir no evaluar si las concesiones derivadas del COVID-19 son una modificación de arrendamiento. Un arrendatario que realiza dicha elección debe contabilizar cualquier cambio en los pagos derivados de las concesiones del COVID-19 de forma consistente con cualquier cambio que no es una modificación a contratos con características y en circunstancias similares.

La simplificación práctica, aplica solo a las concesiones que se produzcan como una consecuencia directa del COVID-19 y solo si se cumplen las siguientes condiciones:

a) El cambio en los pagos por arrendamiento resulta en una contraprestación revisada del arrendamiento que es sustancialmente equivalente, o menor, que la contraprestación del arrendamiento con anterioridad al cambio. Un cambio que implica un aumento más que insustancial de los pagos totales del arrendamiento podría no derivarse exclusivamente de una concesión relacionada con el COVID-19, excepto en la medida en que el aumento refleje el valor temporal del dinero;

b) cualquier reducción en los pagos por arrendamiento afecta solo a los pagos que vencían originalmente en o con anterioridad al 30 de junio de 2021, es decir, que una concesión cumpliría las condiciones si resultara en pagos reducidos en 2020 o 2021 e incrementados en 2020 o periodos posteriores; y

c) no existe un cambio sustancial a otras cláusulas y condiciones del arrendamiento.

Si se aplica la simplificación práctica y se produce una reducción de los pagos, el arrendatario reconoce el cambio en los pagos como un pago variable negativo en el período en el que se produce el acontecimiento o condición que genera los pagos.

En conclusión, la simplificación práctica propuesta permite a los arrendatarios, bajo determinadas premisas, optar por no llevar a cabo una evaluación para decidir si una concesión de alquiler relacionada con COVID-19 recibida es una modificación del contrato de arrendamiento. El arrendatario contabilizaría entonces la concesión de alquiler como si el cambio no fuera una modificación del contrato de arrendamiento.

Esta modificación de la NIIF 16 no tiene impacto en el Grupo Aena como arrendador, puesto que esta simplificación práctica sólo es aplicable en calidad de arrendatario, el IASB no ha dictado ningún recurso para los arrendadores cuando se realizan concesiones en los contratos de arrendamiento como consecuencia de la pandemia.

En el caso de AENA como arrendataria, solo se ha utilizado la solución práctica de la NIIF 16 sobre la COVID-19 para el caso de la concesión de alquiler recibida respecto de los autobuses para transporte de pasajeros en el aeropuerto de Luton, por lo que ha tenido un impacto poco significativo.

b) Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes que no han sido adoptadas por la UE o estando adoptadas por la UE no son de aplicación hasta ejercicios posteriores

A la fecha de formulación de estas Cuentas anuales consolidadas, el Grupo no ha adoptado de forma anticipada ninguna otra norma, interpretación o modificación que todavía no haya entrado en vigor.

Adicionalmente, a la fecha de formulación de estas Cuentas anuales consolidadas, el IASB y el IFRIC habían publicado una serie de normas, modificaciones e interpretaciones que no han sido adoptadas por la Unión Europea o, estando adoptadas por la Unión Europea, no son de aplicación hasta ejercicios posteriores, las cuales se resumen a continuación:

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Modificaciones a la NIC 1 Presentación de estados financieros	Clasificaciones de pasivos como corriente o no corriente	Emitida el 23 de enero de 2020, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a la NIIF 3 Combinaciones de negocio	Actualización de las referencias de las Modificaciones al Marco Conceptual sin cambios en los criterios de registro contable.	Emitida el 14 de mayo de 2020, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a la NIC 16 Propiedades, planta y equipo	Contabilización de los ingresos recibidos con anterioridad a la puesta en marcha del activo.	Emitida el 14 de mayo de 2020, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificaciones a la NIC 37 Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes	Costes de finalización de un contrato a incluir cuando se valora si un contrato es oneroso.	Emitida el 14 de mayo de 2020, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Mejoras anuales a las Normas NIIF ciclo 2018-2020	Modificaciones a la NIIF1, NIIF9, NIIF 41 y a los ejemplos ilustrativos de arrendamientos.	Emitida el 14 de mayo de 2020, esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE
Modificaciones a la NIC 1 Presentación de estados financieros. Desglose de políticas contables	Modificación para mejorar la información a revelar y desglosar solo las políticas contables materiales	La entidad debe aplicar la norma en sus primeros estados financieros NIIF para periodos iniciados en o con posterioridad al 1 de enero de 2023. Pendiente de adoptar por la UE.
Modificaciones a la NIC 8. Definición de estimaciones contables	Aclara la distinción entre políticas contables y estimaciones contables	La entidad debe aplicar la norma en sus primeros estados financieros NIIF para periodos iniciados en o con posterioridad al 1 de enero de 2023. Pendiente de adoptar por la UE.
Modificaciones a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 16 y NIIF 7 Modificación de los Tipos de Interés de Referencia - Fase II	Modificaciones a la NIIF 9, NIIF 16, NIC 39 y NIIF 7 ante la Reforma de los Tipos de Interés de Referencia.	Emitida el 27 de agosto de 2020, ha sido adoptada por la UE con fecha 1 de enero de 2021.

Basándose en los análisis realizados hasta la fecha, el Grupo estima que la aplicación de estas normas y modificaciones no tendrá un impacto significativo sobre los estados financieros consolidados en el periodo de aplicación inicial.

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

a) Dependientes

Dependientes son todas las entidades (incluidas las entidades de propósito especial) sobre las que el Grupo tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación que generalmente viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si el Grupo controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente ejercitables o convertibles. El Grupo también evalúa la existencia de control cuando no posee más del 50 % de los derechos de voto, pero es capaz de dirigir las políticas financieras y de explotación.

Las dependientes se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control al Grupo, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo.

Para contabilizar las combinaciones de negocios el Grupo aplica el método de adquisición. La contraprestación transferida por la adquisición de una dependiente se corresponde con el valor razonable de los activos transferidos, los pasivos incurridos con los anteriores propietarios de la adquirida y las participaciones en el patrimonio emitidas por el Grupo. La contraprestación transferida incluye el valor razonable de cualquier activo o pasivo que proceda de un acuerdo de contraprestación contingente.

Cualquier contraprestación contingente a transferir por el Grupo se reconoce a su valor razonable en la fecha de adquisición. Los cambios posteriores en el valor razonable de la contraprestación contingente que se considere un activo o un pasivo se reconocen de acuerdo con la NIIF 9 en resultados o como un cambio en otro resultado global. La contraprestación contingente que se clasifique como patrimonio neto no se valora de nuevo y su liquidación posterior se contabiliza dentro del patrimonio neto. Los costes relacionados con la adquisición se reconocen como gastos en el ejercicio en que se incurre en ellos.

Los activos identificables adquiridos y los pasivos y pasivos contingentes asumidos en una combinación de negocios se valoran inicialmente a su valor razonable en la fecha de adquisición.

Si la combinación de negocios se realiza por etapas, el importe en libros en la fecha de adquisición de la participación en el patrimonio neto de la adquirida anteriormente mantenido por la adquirente se vuelve a valorar al valor razonable en la fecha de adquisición y cualquier pérdida o ganancia que surja de esta nueva valoración se reconoce en el resultado del ejercicio.

El fondo de comercio se valora inicialmente como el exceso del total de la contraprestación transferida sobre los activos identificables netos adquiridos y los pasivos asumidos. Si esta contraprestación es inferior al valor razonable de los activos netos de la dependiente adquirida, la diferencia se reconoce en resultados. Para cada combinación de negocios, el Grupo puede optar por reconocer cualquier participación no dominante en la adquirida por el valor razonable o por la parte proporcional de la participación no dominante de los importes reconocidos de los activos netos identificables de la adquirida.

Una combinación de negocios entre entidades o negocios bajo control común es una combinación de negocios en la que todas las entidades o negocios que se combinan están controlados, en última instancia, por una misma parte o partes, tanto antes como después de que tenga lugar la combinación, y este control no tiene carácter transitorio.

Cuando el Grupo experimente una combinación de negocios bajo control común, los activos y pasivos adquiridos se contabilizan al mismo valor en libros al que estaban registrados anteriormente y no se valoran a su valor razonable. No se reconoce fondo de comercio relacionado con la transacción. Cualquier diferencia entre el precio de adquisición y el valor neto contable de los activos netos adquiridos se reconoce en patrimonio.

En el proceso de consolidación se eliminan las transacciones de ingresos y gastos intragrupo, así como los créditos y débitos entre entidades del Grupo. También se eliminan las pérdidas y ganancias que surjan de transacciones intragrupo. Las políticas contables de las dependientes se han homogeneizado en los casos en que ha sido necesario para asegurar la uniformidad con las políticas adoptadas por el Grupo.

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2020 y de 2019, todas ellas consolidadas por el método de integración global, es el siguiente:

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la participación
			Directo	Indirecto	
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM") (1)	Avenida España 101, Valladolises y Lo Jurado (Murcia)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") (1)	Calle Peonías, 12 Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (2)	Percival House 134 Percival Way London Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	% Directo	% Indirecto	Titular de la participación
London Luton Airport Holdings II Limited ("LLAH II") (2)	Percival House 134 Percival Way London Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I") (2)	Percival House 134 Percival Way London Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") (2)	Percival House 134 Percival Way London Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL") (2)	Percival House 134 Percival Way London Luton Airport Luton Bedfordshire LU2 9NU	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) (2)	Rua Barão de Souza Leão, 425, 19º andar, Boa Viagem, CEP: 51.030-300, Recife, Pernambuco (Brasil)	Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A

(1) Sociedades auditadas por KPMG Auditores, S.L.
(2) Sociedades auditadas por la red KPMG

A 31 de diciembre de 2020 y de 2019 ninguna de las sociedades dependientes cotiza en bolsa y todas cierran su ejercicio contable el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10 % del capital.

No han existido operaciones realizadas por el Grupo en el ejercicio 2020 que hayan conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2019. En el ejercicio 2019 únicamente se produjo la inclusión de la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A.

- Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB)

En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021, el 15 de marzo de 2019 Aena resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) en la subasta celebrada en relación con la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil.

De acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 12 de abril de 2019, autorizar a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB" o "Aena Brasil") como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000

reales brasileños (aproximadamente, 537,8 millones de euros al tipo de cambio asegurado de 4,4425 EUR/BRL), totalmente suscrita por su accionista único. La forma y el plazo de efectuar este desembolso se realizó de la siguiente forma:

- El día 18 de julio de 2019: 488.894.033 reales brasileños (110,1 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) correspondientes a la aportación estipulada por el Gobierno de Brasil en concepto de gastos de la concesión a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero) y caja remanente.
- El día 26 de agosto de 2019: 1.900.000.000 reales brasileños (427,7 millones de euros al tipo de cambio asegurado mencionado con anterioridad) correspondientes al importe de la oferta.

Durante el mes de enero de 2020, Aena Brasil inició la operativa de los aeropuertos de Juazeiro del Norte y de Campina Grande. En las siguientes semanas, la sociedad concesionaria antes mencionada pasó a gestionar el resto de aeropuertos.

Dadas las características del pliego de la licitación, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión, debiendo su adjudicatario prestar todos los servicios que a un gestor aeroportuario le correspondiere, si bien no incluye los servicios ATC (*Air Traffic Control*). Las líneas principales resumidas de este acuerdo son las siguientes:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo *BOT* (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo *dual- till*.
- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.
- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación económica variable se fija en el 8,16 % sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63 % y se incrementan gradualmente a 3,26 % en 2026, 4.90 % en 2027, 6,53 % en 2028, llegando al 8,16 % contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.
- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).

Teniendo en cuenta lo expuesto, el acuerdo de concesión de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil está dentro del alcance de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios* conforme al modelo del activo intangible.

Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI")

En los ejercicios 2020 y 2019 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ("ADI") no ha repartido dividendos.

La Sociedad posee el control de London Luton Airport Holding III Limited (en adelante "LLAH III") y de sus participadas a través de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. Los principales importes de capital, patrimonio, resultados y valor en libros, expresados en moneda local y bajo principios contables locales, relacionados con esta empresa y sus participadas al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 son los siguientes (expresado en miles de libras esterlinas):

31 de diciembre de 2020

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	(61.184)	(38.456)	(98.654)
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	986	(57.443)	(69.303)	(125.760)
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	1.930	(49.636)	24.975	(22.731)
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	(13.047)	98.363	90.590
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	(13.047)	98.363	90.590

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2020.
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2020.
(1) Sociedad auditada por la red KPMG.

31 de diciembre de 2019

Denominación / Domicilio / Actividad	% Partic.	Capital	Resultado del ejercicio	Resto Patrimonio	Total de Patrimonio
		Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP	Miles GBP
London Luton Airport Holdings III Limited (*) (1)	51,0 %	986	6.547	(49.074)	(41.541)
London Luton Airport Holdings II Limited (*) (1)	51,0 %	986	9.499	(82.873)	(72.388)
London Luton Airport Holdings I Limited (*) (1)	51,0 %	1.930	17.074	3.830	22.834
London Luton Airport Group Limited (*) (1)	51,0 %	5.274	47.061	50.415	102.750
London Luton Airport Operations Limited (**) (1)	51,0 %	5.274	47.061	50.415	102.750

(*) Datos obtenidos de las cuentas anuales consolidadas a 31 de diciembre de 2019.
(**) Datos obtenidos de las cuentas anuales individuales a 31 de diciembre de 2019.
(2) Sociedad auditada por la red KPMG.

Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. ("SCAIRM")

Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. se constituyó en España el día 25 de enero de 2018 como sociedad anónima con un capital social de 8,5 millones de euros, titularidad al 100% de Aena S.M.E., S.A. (en adelante AENA) y, por tanto, Sociedad Mercantil Estatal. Fue autorizada por el Consejo de Ministros en fecha 29 de diciembre de 2017. Su domicilio social y fiscal se encuentra situado en la calle Avenida España número 101, 30154, Valladolises y Lo Jurado (Murcia). La duración de la Sociedad es indefinida y todas sus actividades se realizan únicamente en España.

Como resultado de la tramitación del oportuno expediente de contratación, por Orden de la Consejería de Presidencia y Fomento de la Región de Murcia de fecha 15 de enero de 2018, se procedió a la adjudicación del contrato para la operación, mantenimiento y la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ("AIRM") a AENA, con un plazo de duración de la concesión de 25 años.

La Sociedad se constituyó con el objeto de cumplir con la cláusula 33 del Pliego de Cláusulas Particulares de la licitación de la mencionada concesión que fue, objeto de licitación pública, publicándose en 2017 los Pliegos de la licitación relativa a la "Gestión, Explotación, Mantenimiento y Conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia".

La Sociedad tiene por objeto exclusivo el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Concesión Administrativa para la Gestión, Explotación y Mantenimiento del Aeropuerto de la Región de Murcia.

b) Empresas con control conjunto y asociadas

Control conjunto es el acuerdo contractual para compartir el control sobre un negocio conjunto, y solo existirá cuando las decisiones sobre las actividades relevantes de dicho negocio requieran el consentimiento unánime de todos los socios que comparten el control.

Empresas asociadas son todas las entidades sobre las que el Grupo ejerce influencia significativa, pero no tiene control, que, generalmente, viene acompañada por una participación de entre un 20 % y un 50 % de los derechos de

voto. Las inversiones en asociadas se contabilizan por el método de puesta en equivalencia. Bajo el método de puesta en equivalencia, la inversión se reconoce inicialmente a coste, y el importe en libros se incrementa o disminuye para reconocer la participación del inversor en los resultados de la asociada después de la fecha de adquisición. La inversión del Grupo en asociadas incluye el fondo de comercio identificado en la adquisición.

La participación del Grupo en las pérdidas o ganancias posteriores a la adquisición de las sociedades asociadas se reconoce en la cuenta de resultados, y la participación en los movimientos posteriores a la adquisición en el otro resultado global se reconoce en el otro resultado global, con el correspondiente ajuste al importe en libros de la inversión. Cuando la participación del Grupo en las pérdidas de una asociada es igual o superior a su participación en la misma, incluida cualquier otra cuenta a cobrar no asegurada, el Grupo no reconoce pérdidas adicionales, a menos que hubiera incurrido en obligaciones legales o implícitas o realizado pagos en nombre de la asociada.

Si la participación en la propiedad en una asociada se reduce, pero se mantiene la influencia significativa, sólo la participación proporcional de los importes previamente reconocidos en el otro resultado global se reclasifica a resultados.

En cada fecha de presentación de información financiera, el Grupo determina si existe alguna evidencia objetiva de que se haya deteriorado el valor de la inversión en la asociada. Si este fuese el caso, el Grupo calcula el importe de la pérdida por deterioro del valor como la diferencia entre el importe recuperable de la asociada y su importe en libros y reconoce el importe en la cuenta de resultados.

Las pérdidas y ganancias procedentes de las transacciones ascendentes y descendentes entre el Grupo y sus asociadas se reconocen en las cuentas anuales del Grupo sólo en la medida que correspondan a las participaciones de otros inversores en las asociadas no relacionados con el inversor. Las pérdidas no realizadas se eliminan a menos que la transacción proporcione evidencia de pérdida por deterioro del valor del activo transferido. Cuando es necesario para asegurar su uniformidad con las políticas contables del Grupo, se modifican las políticas contables de las sociedades asociadas.

El detalle de sociedades con control conjunto y asociadas a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio Social	**Actividad**	**%**		**Valor de las inversiones en asociadas (Nota 9)**		**Titular de la Participación**	**Método de Consolidación**
		Directo	**Indirecto**	**31.12.20**	**31.12.19**		
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Participación en el operador del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP).	-	33,33	54.270	56.178	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias – Colombia (1)	Explotación del aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	2.398	3.922	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla-Colombia (2)	Sin actividad (*).	-	40	-	-	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (2)	Explotación del aeropuerto de Cali.	-	50	552	3.683	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia

(1) Sociedades auditadas por la red KPMG.
(2) Sociedades auditadas por otros auditores.
(*) La concesión del aeropuerto de Barranquilla finalizó en el año 2012.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa. Todas las sociedades asociadas cierran su ejercicio el 31 de diciembre.

En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10 por 100 del capital.

Durante el ejercicio 2020 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. no ha cobrado dividendos de las sociedades asociadas y con control conjunto (2019: 22.828 miles de euros).

- Aerocali, S.A.

El 29 de mayo de 2014 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. efectuó la compra de 63 miles de acciones ordinarias de Aerocali, S.A. Con esta adquisición el Grupo pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la Dirección del Grupo, con esta adquisición no pasó a tener control de la participada al existir control conjunto, por lo que en los ejercicios 2020 y 2019 se continúa registrando por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

El 1 de septiembre de 2020 finalizó la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. Asimismo, el 26 de septiembre de 2020 terminó la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. Ambos contratos de concesión han sido prorrogados por seis meses de duración, siendo las nuevas fechas previstas de terminación el 1 de marzo de 2021 para del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali y el 25 de marzo de 2021 para el aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias. Las sociedades Aerocali S.A y Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A están negociando con las autoridades concedentes de los contratos de concesión prórrogas adicionales de duración, que compensen los efectos de la pandemia generada por la COVID-19.

- Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP)

Con fecha 24 de febrero de 2006, Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. (compañía participada por AMP) comenzó a cotizar en la bolsa de México y de Nueva York a través de una OPV realizada por el Gobierno Mexicano (propietario anterior del 85 % restante del capital). Adicionalmente, Aeropuertos Mexicanos del Pacífico adquirió en la Bolsa un 2,296 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. por importe de 286.297.895 pesos mexicanos (MXN), hasta alcanzar el 17,296 % de su capital. En el mes de mayo de 2008 se adquirieron en la bolsa 640.000 acciones por un importe de 26.229.376 pesos mexicanos (MXN), un 0,11396 %, alcanzando un 17,40996 % de Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. El día 19 de diciembre de 2019, en cumplimiento de lo determinado en el consejo, AMP realizó la venta de 250.000 acciones de la serie B que representó el 1.85% del 2.41% que se tenía de estas acciones, por lo cual, se ha vendido el 0,04% manteniendo el 17,4% (17,36996% vs 17,40996%) de GAP con un resultado de 29,6 millones de pesos mexicanos.

El precio medio de adquisición de las acciones que Aeropuertos Mexicanos del Pacífico posee de Grupo Aeroportuario del Pacífico asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2020 fue de 222,14 pesos mexicanos (MXN) (2019: 224,67 pesos mexicanos (MXN)).

El 7 de enero de 2019 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 60.000 miles de acciones, quedando establecido en un total de 1.608.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo reconoció una entrada de caja por 919 miles de euros, redujo la participación en la asociada en 917 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Asimismo, el 14 de mayo de 2019 en Asamblea General de Accionistas de la empresa participada Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. se aprobó la reducción del capital social en su parte variable por 302.000 miles de acciones, quedando establecido en un total de 1.306.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el grupo reconoció una entrada de caja por 4.716 miles de euros, redujo la participación en la asociada en 4.313 miles de euros y registró en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Estas operaciones no generaron cambios en el porcentaje de participación.

Asimismo, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión en AMP por referencia al valor de cotización del Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), principal activo de AMP, así como los ingresos derivados de los contratos de gestión entre ambas sociedades. En este sentido, se obtiene un importe recuperable que supera el coste registrado por el Grupo. Éste ha realizado, en los ejercicios 2020 y 2019, un análisis de sensibilidad del cálculo del importe recuperable en función de cambios en las principales hipótesis y ha comparado el resultado obtenido con los importes de transacciones recientes de compraventa de aeropuertos. Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2020 y 2019, es superior el coste de adquisición de la mencionada inversión en AMP.

2.3 Comparación de la información

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2019.

2.4 Transacciones en moneda extranjera

a) Moneda funcional y de presentación

Las partidas incluidas en las cuentas anuales consolidadas de cada una de las entidades del Grupo se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera ("moneda funcional"). Las cuentas anuales consolidadas se presentan en miles de Euros. El Euro es la moneda funcional y de presentación de AENA S.M.E., S.A.

b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de resultados, excepto si se difieren en el otro resultado global como las coberturas de flujos de efectivo y las coberturas de inversiones netas. Las pérdidas y ganancias por diferencias de cambio relativas a préstamos y efectivo y equivalentes al efectivo se presentan en la cuenta de resultados consolidada en la línea de "Otros ingresos/ (gastos) financieros netos". El resto de pérdidas y ganancias por diferencias de cambio se presentan en el mismo epígrafe.

La conversión a moneda de presentación de los resultados de las sociedades a las que se aplica el método de puesta en equivalencia se realiza convirtiendo todos los bienes, derechos y obligaciones utilizando el tipo de cambio vigente en la fecha de cierre de las cuentas anuales consolidadas y convirtiendo las partidas de las cuentas de resultados consolidada de cada sociedad extranjera a moneda de presentación utilizando el tipo de cambio medio anual, calculado como media aritmética de los tipos de cambio medios de cada uno de los doce meses del año, que no difieren significativamente del tipo a la fecha de la transacción. La diferencia entre el importe del patrimonio neto, incluido el resultado calculado como en el punto anterior, convertido al tipo de cambio histórico, y la situación patrimonial neta que resulta de la conversión de los bienes, derechos y obligaciones, se registra, con signo positivo o negativo según corresponda, en el patrimonio neto en el epígrafe "Diferencias de Conversión".

c) Entidades del Grupo

Los resultados y la posición financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria) cuya moneda funcional sea distinta de la moneda de presentación se convierten a la moneda de presentación como sigue:

(i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados se convierten a los tipos de cambio medios (a menos que esta media no sea una aproximación razonable del efecto acumulativo de los tipos existentes en las fechas de la transacción, en cuyo caso los ingresos y gastos se convierten en la fecha de las transacciones); y

(iii) Todas las diferencias de conversión resultantes se reconocen en el otro resultado global.

Los ajustes al fondo de comercio y al valor razonable que surgen en la adquisición de una entidad extranjera se consideran activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre. Las diferencias de cambio que surgen se reconocen en otro resultado global.

2.5 Inmovilizado material

Los terrenos y construcciones corresponden principalmente a la infraestructura aeroportuaria. El inmovilizado material se reconoce por su coste de adquisición o coste de producción corregido por la amortización acumulada y por las pérdidas por deterioro que haya experimentado, si las hubiera. El coste histórico incluye los gastos directamente atribuibles a la adquisición de los elementos de inmovilizado material.

El Grupo activa como mayor valor del inmovilizado, la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, cuando constituyan obligaciones en las que se incurre como consecuencia de utilizar el elemento. Así, se capitalizan como mayor valor de los activos aeroportuarios todas las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias (véase Nota 23 en lo que respecta a provisión por aislamiento acústico).

Los costes posteriores se incluyen en el importe en libros del activo o se reconocen como un activo separado, según corresponda, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos vayan a fluir al Grupo y el coste del elemento pueda determinarse de forma fiable. El importe en libros de la parte sustituida se da de baja contablemente. El resto de gasto por reparaciones y mantenimiento se carga a la cuenta de resultados durante el ejercicio financiero en que se incurre en ellos. Los trabajos efectuados por el Grupo para su propio inmovilizado se valoran por su coste de producción, figurando como una partida de ingresos ordinarios en la cuenta de resultados.

Los terrenos no se amortizan. La amortización en otros elementos de inmovilizado material se calcula usando el método lineal durante las vidas útiles estimadas, que se indican a continuación:

▪ Construcciones	12-51 años
▪ Instalaciones técnicas	4-22 años
▪ Maquinaria	5-20 años
▪ Otras instalaciones	6-12 años
▪ Mobiliario y utillaje	4-13 años
▪ Otro inmovilizado	5-7 años

El inmovilizado correspondiente a los aeropuertos se amortiza usando el criterio de vida útil, según se especifica a continuación:

▪ Terminales de pasajeros y mercancías	32-40 años
▪ Obra civil aeroportuaria	25-44 años
▪ Equipamiento de terminales	4-22 años
▪ Transporte de pasajeros entre terminales	15-50 años
▪ Equipamiento obra civil aeroportuaria	15 años

Las vidas útiles de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, en la fecha de cada estado de situación financiera.

Cuando el importe en libros de un activo es superior a su importe recuperable, su importe en libros se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 2.8).

Las pérdidas y ganancias por la venta de inmovilizado material se calculan comparando los ingresos obtenidos con el importe en libros de dicho inmovilizado y se reconocen en la cuenta de resultados dentro de deterioro y resultado de enajenaciones de inmovilizado.

2.6 Activos intangibles

a) Fondo de comercio

El fondo de comercio surge en la adquisición de dependientes y representa el exceso de la contraprestación transferida, el importe de cualquier participación no dominante en la adquirida y el valor razonable en la fecha de adquisición de cualquier participación en el patrimonio previa en la adquirida sobre el valor razonable de los activos netos identificables adquiridos. Si el total de la contraprestación transferida, la participación no dominante reconocida y la participación previamente mantenida valorada a valor razonable es menor que el valor razonable de los activos netos de la dependiente adquirida, en el caso de una adquisición en condiciones muy ventajosas, la diferencia se reconoce directamente en la cuenta de resultados.

A efectos de llevar a cabo las pruebas para pérdidas por deterioro, el fondo de comercio adquirido en una combinación de negocios se asigna a cada una de las unidades generadoras de efectivo, o grupos de unidades generadoras de efectivo, que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación. Cada unidad o grupo de unidades a las que se asigna el fondo de comercio representa el nivel más bajo dentro de la entidad al cual se controla el fondo de comercio a efectos de gestión interna. El fondo de comercio se controla al nivel de segmento operativo.

Las revisiones de las pérdidas por deterioro del valor del fondo de comercio se realizan anualmente o con más frecuencia si sucesos o cambios en las circunstancias indican una potencial pérdida por deterioro. El importe en libros de la UGE que contiene el fondo de comercio se compara con el importe recuperable, que es el valor en uso o el valor razonable menos los costes de venta, el mayor de estos importes. Cualquier pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente como un gasto y posteriormente no se revierte.

b) Aplicaciones informáticas

En este epígrafe se recogen los importes satisfechos en relación con la adquisición y desarrollo de programas informáticos.

Las licencias para programas informáticos adquiridas se capitalizan en función de los costes incurridos para su adquisición y para poner en condiciones de uso el programa específico. Los gastos de desarrollo directamente atribuibles al diseño y realización de pruebas de programas informáticos que sean identificables y únicos y susceptibles de ser controlados por el Grupo se reconocen como activos intangibles, cuando se cumplen las siguientes condiciones:

- Técnicamente, es posible completar la producción del activo intangible de forma que pueda estar disponible para su utilización o su venta;
- El Grupo tiene intención de completar el activo intangible en cuestión, para usarlo o venderlo;
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible;
- Se puede demostrar la forma en que el activo intangible vaya a generar probables beneficios económicos en el futuro;
- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y
- El desembolso atribuible al activo intangible durante su desarrollo puede valorarse de forma fiable.

Los costes directamente atribuibles que se capitalizan como parte de los programas informáticos incluyen los gastos del personal que desarrolla dichos programas y un porcentaje adecuado de gastos generales.

Los gastos que no cumplan estos criterios se reconocen como un gasto en el momento en el que se incurren. Los desembolsos sobre un activo intangible reconocidos inicialmente como gastos del ejercicio no se reconocen posteriormente como activos intangibles.

Las aplicaciones informáticas se amortizan durante sus vidas útiles estimadas que normalmente no superan los seis años.

Los costes asociados con el mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto a medida que se incurre en los mismos.

c) Gastos de desarrollo

Los gastos de desarrollo, están individualizados por proyectos, y su activación se realiza en función de estudios que soportan su viabilidad y rentabilidad económica y que se revisan anualmente durante el periodo de desarrollo del proyecto, cuando cumplen con los siguientes criterios:

- Es probable que el proyecto vaya a ser un éxito (considerando su viabilidad técnica y comercial), de manera que dicho proyecto sea disponible para su uso o venta.
- Es probable que el proyecto generará beneficios económicos futuros, tanto en términos de ventas externas como internas.
- El Grupo tiene la intención de completar el proyecto, para usarlo o venderlo.
- El Grupo tiene capacidad para utilizar o vender el activo intangible.
- Existe disponibilidad de los adecuados recursos técnicos, financieros o de otro tipo, para completar el desarrollo y para utilizar o vender el activo intangible; y
- Sus costes pueden estimarse de forma fiable.

En caso de que varíen las circunstancias que permitieron capitalizar un proyecto, el coste acumulado se imputa a resultados. Los gastos de desarrollo capitalizados se amortizan durante su vida útil estimada en cuatro años. Los gastos de investigación se reconocen como gastos del ejercicio en que se incurren.

d) Concesión administrativa de LLAH III

El Acuerdo de concesión administrativa del aeropuerto de London Luton (propiedad del Luton Borough Council) no califica como sujeto a IFRIC 12, dado que las tarifas de dicho aeropuerto no están sujetas a precios regulados. Tal acuerdo es contabilizado como un arrendamiento de acuerdo con la NIIF 16. El activo intangible relacionado se amortiza linealmente a lo largo de su vida útil remanente. Para establecer la vida útil remanente de dicho activo intangible se ha atendido al vencimiento de dicho acuerdo de concesión administrativa en el año 2031.

e) Concesiones de servicio

Ver Nota 2.24.

f) Otro inmovilizado intangible

Como otro inmovilizado intangible el grupo activa, principalmente, los Planes Directores de los aeropuertos y los estudios asociados a los mismos, que se amortizan en un periodo de 8 años.

2.7 Inversiones inmobiliarias

Las inversiones inmobiliarias comprenden terrenos, edificios, otras construcciones y espacios fuera de las terminales aeroportuarias en propiedad, que se mantienen para la obtención de rentas a largo plazo y no están ocupados por el Grupo. Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados por su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado.

Para el cálculo de la amortización de las inversiones inmobiliarias se utiliza el método lineal en función de los años de vida útil estimada para los mismos.

	Años
Edificios y naves	32-51
Instalaciones técnicas	15

2.8 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos que tienen una vida útil indefinida o los activos intangibles que no están en condiciones de poderse utilizar no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas para pérdidas por deterioro de valor. El inmovilizado material y los activos intangibles que están sujetos a amortización se someten a revisiones de potenciales pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias que indique que el importe en libros puede no ser recuperable, es decir, cuando se identifica un indicio que pudiera poner de manifiesto un potencial deterioro. Se reconoce una pérdida por deterioro del valor por el importe en libros del activo que excede su importe recuperable. El importe recuperable se determina como el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta y el valor en uso.

El cálculo del valor en uso del activo se realiza en función de los flujos de efectivo futuros esperados que se derivarán de la utilización del activo, las expectativas sobre posibles variaciones en el importe o distribución temporal de los flujos, el valor temporal del dinero, el precio a satisfacer por soportar la incertidumbre relacionada con el activo y otros factores que los partícipes del mercado considerarían en la valoración de los flujos de efectivo futuros relacionados con el activo.

AENA S.M.E., S.A. considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, el valor recuperable se debe calcular para un activo individual, a menos que el activo no genere entradas de efectivo que sean, en buena medida, independientes de las correspondientes a otros activos o grupos de activos. Si este es el caso, el importe recuperable se determina para la Unidad Generadora de Efectivo (UGE) a la que pertenece. En este sentido, a lo largo del tiempo, la determinación de las unidades generadoras de efectivo se ha visto influenciada por la regulación aplicable en cada periodo y por los mecanismos de establecimiento de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos incluidos en dichas unidades generadoras de efectivo.

A partir del ejercicio 2011, la normativa aplicable a las prestaciones patrimoniales es la Ley 1/2011 que regula la determinación de las prestaciones patrimoniales asociadas a los activos afectos a la actividad aeroportuaria, estableciendo un criterio de caja única (*single till*) de recuperación de los activos, considerando en el cálculo de las prestaciones patrimoniales exclusivamente las inversiones y costes de la red de aeropuertos en su conjunto, incluyendo a las actividades comerciales de dentro de las terminales aeroportuarias, aunque excluyendo a los aparcamientos y otros servicios de fuera de terminal.

Este marco regulatorio inicial fue modificado en el *RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad*, en cuyo Título VI se modifica la fórmula de actualización de las prestaciones públicas patrimoniales percibidas por Aena Aeropuertos, S.A., con el objeto de que los ingresos, gastos e inversiones derivados de servicios comerciales y actividades no estrictamente aeronáuticas no se incluyan a efectos de la determinación de las tarifas aeroportuarias. En este Real Decreto se establece como cambio sustancial la desvinculación progresiva de las actividades comerciales de la determinación de las prestaciones públicas patrimoniales a través de la aplicación de un coeficiente corrector (2014: 80 %, 2015: 60 %, 2016: 40 %, 2017: 20 %, 2018: 0 %. Por tanto, a partir de 2018, aplica un sistema de caja doble (*dual till*) íntegramente.

Hasta el ejercicio 2015, la dirección de la Sociedad dominante había identificado las unidades generadoras de efectivo en los activos individuales que componen el segmento de servicios fuera de terminal (que se compone principalmente de cada uno de los activos inmobiliarios y de los aparcamientos considerados en su conjunto), en las inversiones financieras y en la red de aeropuertos para el segmento de Aeropuertos (que se compone de la infraestructura afecta a la actividad aeronáutica y de los espacios comerciales incluidos en ella).

El establecimiento del "*dual till* progresivo" con el RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, y la Ley 18/ 2014 mencionada anteriormente (ver Nota 1), rompe la conexión de las actividades comerciales de dentro de terminal con la fijación de las tarifas aeroportuarias, en particular a partir de 2016 en que la mayor parte (60 %) de los costes e ingresos comerciales de dichas actividades no se incorpora en el cálculo de las tarifas aeroportuarias. En consecuencia, el juicio de valor que fundamentaba que el conjunto de aeropuertos incluyendo las áreas comerciales suponían una única unidad generadora de efectivo, debido a la interrelación de los flujos de efectivo de ambas actividades, a partir de 2016 debía ser objeto de

reconsideración. Esta novedad legislativa no afecta a la consideración como unidades generadoras de efectivo independientes de las inversiones financieras en sociedades dependientes y asociadas.

En el análisis realizado al efecto, se llega a la conclusión de que la actividad comercial de dentro de terminal debe continuar formando parte de la unidad generadora de efectivo de la red de aeropuertos, junto a la actividad aeronáutica, dada, entre otras razones, la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas actividades y la existencia de un solo activo que comparten ambas actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios; por otra parte, por las mismas razones, también se concluye que la actividad correspondiente a la "red de aparcamientos", hasta el ejercicio 2015 incluida en la unidad generadora de efectivo y el segmento de "Servicios fuera de terminal", en virtud de su no inclusión en el *single till*, debía pasar, a partir del ejercicio 2016, a formar parte de la unidad generadora de efectivo y el segmento de la "red de aeropuertos", dentro del subsegmento de "Comercial". Como consecuencia, a partir de 2016, el segmento de "Servicios fuera de terminal" pasa a denominarse "Servicios inmobiliarios", al estar constituido, exclusivamente, por cada uno de los activos inmobiliarios. Asimismo, cada uno de los activos inmobiliarios es considerado como una unidad generadora de efectivo.

En conclusión, al 31 de diciembre de 2020, la red de aeropuertos, compuesta por todos los aeropuertos españoles gestionados por el Grupo excepto el que pertenece a AIRM, es considerada como una única unidad generadora de efectivo, que incluye tanto ingresos derivados de la actividad aeronáutica como de la actividad comercial de los aeropuertos. Por otro lado, el subgrupo LLAH III (Luton) es considerado como una unidad generadora de efectivo. Y la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A., incorporada al perímetro de consolidación en 2019 (ver Nota 2.2), también es considerada como una única unidad generadora de efectivo en sí misma, al igual que sucede con los activos ligados a la sociedad dependiente AIRM.
En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por la dirección del Grupo para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cinco ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que es la base del *test* de deterioro, son los siguientes:

    - Proyecciones de resultados.
    - Proyecciones de inversiones y capital circulante.

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones financieras incluidas en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021 (ver Nota 3).

- Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

    - Tipo de descuento a aplicar, entendiendo éste como la media ponderada del coste de capital, siendo las principales variables que influyen en su cálculo, el coste de los pasivos y los riesgos específicos de los activos.
    - Tasa de crecimiento de los flujos de caja empleada para extrapolar las proyecciones de flujos de efectivo más allá del período cubierto por los presupuestos o previsiones.

En este sentido, cuando lo considera necesario, el Grupo modeliza diferentes escenarios razonablemente posibles al estimar los flujos de efectivo. Alternativamente al calcular el valor en uso, también ajusta la tasa por el efecto de la incertidumbre en la estimación, en la medida en que los flujos no hayan sido ajustados por dicha incertidumbre.

En el caso de que se deba reconocer una pérdida por deterioro la Sociedad dominante reduce, en proporción a su valor contable, los activos de la unidad generadora de efectivo, hasta el valor recuperable de la misma. El deterioro se registra con cargo a la cuenta de resultados.

La posible reversión de pérdidas por deterioro de valor de activos no financieros que sufren una pérdida por deterioro se revisa en todas las fechas a las que se presenta información financiera. Cuando una pérdida por deterioro de valor

revierta posteriormente, el importe en libros de la unidad generadora de efectivo se incrementa con el límite del valor contable que tendrían en ese momento los activos de la unidad de no haberse reconocido el deterioro. Dicha reversión se clasifica en la misma línea donde se clasificó originalmente la pérdida por deterioro.

2.9 Costes por intereses

Los costes por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo cualificado se capitalizan durante el período de tiempo necesario para completar y preparar el activo para el uso pretendido. El resto de costes por intereses se llevan a gastos del ejercicio en que se incurren.

2.10 Instrumentos financieros

Los instrumentos financieros se clasifican en el momento de su reconocimiento inicial como un activo financiero, un pasivo financiero o un instrumento de patrimonio, de conformidad con el fondo económico del acuerdo contractual y con las definiciones de activo financiero, pasivo financiero o de instrumento de patrimonio desarrolladas en la NIC 32 "Instrumentos financieros: Presentación".

Los instrumentos financieros se reconocen cuando el Grupo se convierte a una parte obligada del contrato o negocio jurídico conforme a las disposiciones del mismo.

A efectos de su valoración, el Grupo clasifica sus instrumentos financieros en las siguientes categorías: 1) Activos y pasivos financieros a coste amortizado, 2) Activos y pasivos financieros a valor razonable con cambios en resultados, separando aquellos designados inicialmente de aquellos mantenidos para negociar o valorados obligatoriamente a valor razonable con cambios en resultados, 3) Activos y pasivos financieros a valor razonable con cambios en otro resultado integral, separando los instrumentos de patrimonio designados como tales, del resto de activos financieros. El criterio de clasificación dependerá tanto del modo en que una entidad gestiona sus instrumentos financieros (su modelo de negocio) como de la existencia y características de los flujos de efectivo contractuales.

El Grupo clasifica un activo o pasivo financiero como mantenido para negociar si:

- Se adquiere o incurre principalmente con el objeto de venderlo o volver a comprarlo en un futuro inmediato;
- En el reconocimiento inicial es parte de una cartera de instrumentos financieros identificados, que se gestionan conjuntamente y para la cual existe evidencia de un patrón reciente de obtención de beneficios a corto plazo;
- Es un derivado, excepto un derivado que haya sido designado como instrumento de cobertura y cumpla las condiciones para ser eficaz y un derivado que sea un contrato de garantía financiera o
- Es una obligación a entregar activos financieros obtenidos en préstamo que no se poseen.

Asimismo, el activo financiero se medirá a coste amortizado, a valor razonable con cambios en otro resultado integral o a valor razonable con cambios en el resultado del período, de la siguiente forma:

- Si el objetivo del modelo de negocio es mantener un activo financiero con el fin de cobrar flujos de efectivo contractuales y, según las condiciones del contrato, se reciben flujos de efectivo en fechas específicas que constituyen exclusivamente pagos del principal e intereses sobre el importe de principal pendiente, el activo financiero se valorará al coste amortizado.
- Si el modelo de negocio tiene como objetivo tanto la obtención de flujos de efectivo contractuales como su venta y, según las condiciones del contrato, se reciben flujos de efectivo en fechas específicas que constituyen exclusivamente pagos del principal más intereses sobre dicho principal, los activos financieros se valorarán a su valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio).
- Fuera de estos escenarios, el resto de activos se valorarán a valor razonable con cambios en pérdidas y ganancias. Todos los instrumentos de patrimonio (por ejemplo, acciones) se valoran por defecto en esta categoría. Esto es así porque sus flujos contractuales no cumplen con la característica de ser solo pagos de principal e intereses. Los derivados financieros también se clasifican como activos financieros a valor razonable con cambios en resultados, a menos que se designen como instrumentos de cobertura.

No obstante lo anterior, hay dos opciones de designación irrevocable en el reconocimiento inicial:

- Un instrumento de patrimonio, siempre y cuando no se mantenga con fines de negociación, puede designarse para valorar a valor razonable con cambios en otro resultado integral (patrimonio). Posteriormente, en la venta del instrumento, no se permite la reclasificación a la cuenta de resultados de los importes reconocidos en patrimonio y únicamente se llevan a resultados los dividendos.
- Un activo financiero también puede ser designado para valorarse a valor razonable con cambios en resultados si de esta manera se reduce o elimina una incongruencia de medición o reconocimiento (véase p. B4.1.29 a B4.1.32 NIIF 9).

El modelo de negocio se determina por el personal clave del Grupo y a un nivel que refleja la forma en la que gestionan conjuntamente grupos de activos financieros para alcanzar un objetivo de negocio concreto. El modelo de negocio del Grupo representa la forma en que éste gestiona sus activos financieros para generar flujos de efectivo.

Los activos financieros que se enmarcan en un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos para percibir flujos de efectivo contractuales se gestionan para generar flujos de efectivo en forma de cobros contractuales durante la vida del instrumento. El Grupo gestiona los activos mantenidos en la cartera para percibir esos flujos de efectivo contractuales concretos. Para determinar si los flujos de efectivo se obtienen mediante la percepción de flujos de efectivo contractuales de los activos financieros, el Grupo considera la frecuencia, el valor y el calendario de las ventas en ejercicios anteriores, los motivos de esas ventas y las expectativas en relación con la actividad de ventas futura. No obstante, las ventas en sí mismas no determinan el modelo de negocio y, por ello, no pueden considerarse de forma aislada. En su lugar, es la información sobre las ventas pasadas y sobre las expectativas de ventas futuras la que ofrece datos indicativos del modo de alcanzar el objetivo declarado del Grupo en lo que respecta a la gestión de los activos financieros y, más específicamente, el modo en que se obtienen los flujos de efectivo. El Grupo considera la información sobre las ventas pasadas en el contexto de los motivos de estas ventas y de las condiciones que existían en ese momento en comparación con las actuales. A estos efectos, el Grupo considera que los deudores comerciales y cuentas a cobrar que van a ser objeto de cesión a terceros y que no van a suponer la baja de los mismos, se mantienen en este modelo de negocio.

Aunque el objetivo del modelo de negocio del Grupo es mantener activos financieros para percibir flujos de efectivo contractuales, no por eso el Grupo mantiene todos los instrumentos hasta el vencimiento. Por ello, el Grupo tiene como modelo de negocio el mantenimiento de activos financieros para percibir flujos de efectivo contractuales aun cuando se hayan producido o se espera que se produzcan en el futuro ventas de esos activos. El Grupo entiende cumplido este requisito, siempre que las ventas se produzcan por un aumento del riesgo de crédito de los activos financieros. En el resto de casos, a nivel individual y agregado, las ventas tienen que ser poco significativas, aunque sean frecuentes o infrecuentes, aunque sean significativas.

Los activos financieros que se enmarcan en un modelo de negocio cuyo objetivo es mantener activos para percibir flujos de efectivo contractuales y venderlos, se gestionan para generar flujos de efectivo en forma de cobros contractuales y venderlos ante las diferentes necesidades del Grupo. En este tipo de modelo de negocio, el personal clave de la dirección del Grupo ha tomado la decisión de que, para cumplir ese objetivo, son esenciales tanto la obtención de flujos de efectivo contractuales como la venta de activos financieros. Para lograr este objetivo, el Grupo obtiene flujos de efectivo contractuales, como vende activos financieros. Comparado con el modelo de negocio anterior, en este modelo de negocio, el Grupo habitualmente realiza ventas de activos más frecuentes y de mayor valor.

Los flujos de efectivo contractuales que son únicamente pagos de principal e intereses sobre el importe de principal pendiente son coherentes con un acuerdo de préstamo básico. En un acuerdo de préstamo básico, los elementos más significativos del interés son generalmente la contraprestación por el valor temporal del dinero y el riesgo de crédito. No obstante, en un acuerdo de este tipo, el interés también incluye la contraprestación por otros riesgos, como el de liquidez y costes, como los administrativos de un préstamo básico asociados al mantenimiento del activo financiero por un determinado período. Además, el interés puede incluir un margen de beneficio que sea coherente con un acuerdo de préstamo básico.

Cuando exista un derivado implícito en un contrato principal que es un activo financiero en el alcance de NIIF 9, el derivado implícito no se separa y se aplican las normas de clasificación al instrumento híbrido en su totalidad.

Los activos se reconocen inicialmente por el valor razonable más o menos, en el caso de un activo financiero que no se contabilice a valor razonable con cambios en resultados, los costes de la transacción que sean directamente atribuibles a la adquisición o emisión del activo financiero o del pasivo financiero. No obstante lo anterior, en el

momento del reconocimiento inicial una entidad medirá las cuentas a cobrar comerciales que no tengan un componente financiero significativo (determinado de acuerdo con la NIIF 15) a su precio de transacción.

Para el registro posterior al momento del reconocimiento inicial de los activos financieros, se aplican las siguientes políticas contables:

Activos financieros a coste amortizado	Estos activos se registran posteriormente a su reconocimiento inicial por su coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo. Dicho coste amortizado se verá reducido por cualquier pérdida por deterioro. Se reconocerán ganancias o pérdidas en el resultado del periodo cuando el activo financiero se dé de baja o se haya deteriorado, o por diferencias de cambio. Los intereses calculados usando el método del tipo de interés efectivo se reconocen en la cuenta de resultados en el epígrafe de "ingresos financieros".
Activos financieros a valor razonable con cambios en resultados	Los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen inicialmente y posteriormente a valor razonable, sin incluir los costes de transacción, que se cargan a la cuenta de resultados. Las ganancias o pérdidas procedentes de cambios en el valor razonable se presentan en la cuenta de resultados dentro de "otros ingresos / (gastos) financieros – netos" en el período en que se originaron. Cualquier dividendo o interés también se lleva a resultados financieros.
Instrumentos de deuda a valor razonable con cambios en otro resultado integral	Se contabilizan posteriormente por su valor razonable, reconociendo los cambios en el valor razonable en "Otro resultado integral". Los ingresos por intereses, las pérdidas por deterioro y las diferencias de cambio se reconocen en la cuenta de resultados. Cuando se venden o se dan de baja, los ajustes en el valor razonable acumulados reconocidos en "Otro resultado integral" se incluyen en la cuenta de resultados como "otros ingresos/(gastos) financieros netos".
Instrumentos de patrimonio a valor razonable con cambios en otro resultado integral	Su medición posterior es a valor razonable. Únicamente se llevan a resultados los dividendos, a menos que dichos dividendos representen claramente una recuperación del coste de la inversión. Otras pérdidas o ganancias se llevan a "Otro resultado integral" y nunca se reclasifican a resultados.

El Grupo clasifica los pasivos mantenidos para negociar a valor razonable con cambios en resultados.
El Grupo designa un pasivo financiero en el momento inicial a valor razonable con cambios en resultados, si al hacerlo así elimina o reduce significativamente alguna incoherencia en la valoración o en el reconocimiento que surgiría de otro modo, si la valoración de los activos o pasivos o el reconocimiento de los resultados de los mismos se hicieran sobre bases diferentes o un grupo de pasivos financieros o de activos financieros y pasivos financieros se gestiona, y su rendimiento se evalúa, sobre la base del valor razonable, de acuerdo con una estrategia de inversión o de gestión del riesgo documentada, y se proporciona internamente información relativa a dicho grupo sobre esa misma base al personal clave de la dirección del Grupo.

El Grupo clasifica, el resto de pasivos financieros, excepto los contratos de garantía financiera, los compromisos de concesión de un préstamo a un tipo de interés inferior al de mercado y los pasivos financieros resultantes de una transferencia de activos financieros que no cumplen los requisitos para su baja en cuentas o que se contabilizan utilizando el enfoque de la implicación continuada, como pasivos financieros a coste amortizado.

Deterioro de valor

Los activos financieros a coste amortizado incluyen la partida de "Clientes y otras cuentas a cobrar" (que comprenden las cuentas a cobrar y otros activos contractuales en el alcance de la NIIF 15 "Ingresos derivados de contratos con clientes" y las cuentas a cobrar por arrendamientos en el alcance de la NIIF 16), "Efectivo y partidas equivalentes al efectivo" y "otros activos financieros" (en el Grupo, fianzas y depósitos).

En cada fecha de presentación de información financiera, el Grupo aplica los requerimientos de deterioro de valor de la NIIF 9 para el reconocimiento y medición de una corrección de valor por pérdidas a activos financieros que se midan a coste amortizado o a valor razonable con cambios en otro resultado integral. Un activo financiero tiene deteriorado el crédito cuando han ocurrido uno o más sucesos que tienen un impacto perjudicial sobre los flujos de efectivo futuros estimados de ese activo financiero. Evidencias de que un activo financiero tiene deteriorado el crédito incluyen, entre otras, información observable sobre los sucesos siguientes:

a. Dificultades financieras significativas del emisor o del prestatario;
b. Una infracción del contrato, tal como un incumplimiento o un suceso de mora;
c. Se está convirtiendo en probable que el prestatario entre en quiebra o en otra forma de reorganización financiera.

Clientes y otras cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento

Para las cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento, tanto si poseen o no un componente financiero significativo, el Grupo ha elegido como su política contable medir la corrección de valor por pérdidas a un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas durante todo el tiempo de vida del activo siguiendo el enfoque simplificado del p. 5.5.15 de la NIIF 9. La NIIF 9 define la pérdida de crédito esperada como el promedio ponderado de las pérdidas crediticias con los riesgos respectivos de que ocurra un incumplimiento como ponderadores. Las pérdidas crediticias se miden como la diferencia entre todos los flujos de efectivo contractuales a que se tiene derecho de acuerdo con el contrato y todos los flujos de efectivo que la entidad espera recibir (es decir, todos los déficits de efectivo) descontados a la tasa de interés efectiva original.

De la definición de la pérdida esperada como una media esperada se deduce que será necesaria la aplicación de juicio y un ejercicio importante de realización de estimaciones.

Para determinar si un activo financiero ha experimentado un empeoramiento significativo en su riesgo crediticio desde su reconocimiento inicial, o para estimar las pérdidas crediticias esperadas durante todo el tiempo de vida del activo, el Grupo considera toda la información razonable y sustentable que sea relevante y que esté disponible sin esfuerzo o costo desproporcionado. Esto incluye tanto información cuantitativa como cualitativa, basada en la experiencia del Grupo o de otras entidades sobre pérdidas crediticias históricas, e información de mercado observable sobre el riesgo crediticio del instrumento financiero concreto o instrumentos financieros similares.

El Grupo asume que el riesgo de crédito de un activo financiero se ha incrementado significativamente si la mora es superior a 30 días. Asimismo, adopta la presunción de impago para un activo financiero que se encuentre en mora superior a 90 días, salvo que se tenga información razonable y fundamentada que demuestre la recuperabilidad del crédito.

El Grupo valora en cada fecha de cierre la corrección valorativa en un importe igual a las pérdidas de crédito esperadas en los siguientes doce meses, para los activos financieros para los que el riesgo de crédito no ha aumentado de forma significativa desde la fecha de reconocimiento inicial o cuando considera que el riesgo de crédito de un activo financiero ya no ha aumentado de forma significativa. Si un instrumento o un grupo de instrumentos han experimentado un aumento significativo del riesgo de crédito desde el reconocimiento inicial, la pérdida de crédito esperada cubre toda la vida esperada del instrumento.

El Grupo ha determinado el deterioro de valor del efectivo y equivalentes al efectivo por las pérdidas crediticias esperadas durante los próximos doce meses. El Grupo considera que el efectivo y equivalentes al efectivo tienen riesgo de crédito bajo de acuerdo con las calificaciones crediticias de las entidades financieras en las que se encuentra depositado el efectivo o los depósitos.

El Grupo considera que un instrumento de deuda tiene riesgo bajo cuando su calificación crediticia, de al menos una agencia de *rating* entre Moody´s, S & P y Fitch, es de “grado de inversión”.

El periodo máximo a lo largo del cual las pérdidas crediticias esperadas deberán estimarse es el máximo periodo contractual a lo largo del cual la entidad está expuesta al riesgo crediticio.

Las provisiones por deterioro de los activos financieros medidos a coste amortizado son deducidas del importe en libros bruto de dichos activos.

Para los instrumentos de deuda a valor razonable con cambios en otro resultado integral, la corrección de valor por pérdidas deberá reconocerse en otro resultado integral y no reducirá el importe en libros del activo financiero en el estado de situación financiera.

Las pérdidas por deterioro relacionadas con créditos comerciales y otras cuentas a cobrar, incluidos en su caso los activos contractuales bajo NIIF 15, son presentadas separadamente en la cuenta de resultados.

Otros activos financieros (avales y fianzas constituidos)

Este epígrafe contiene principalmente depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos. Los vencimientos pueden llegar a ser de muy largo plazo.

En la medida que se trata de un riesgo bajo en las Comunidades Autónomas señaladas, se aplica la probabilidad de impago a un año. Se considera como riesgo bajo el grado de inversión de al menos una agencia de *rating* entre Moody's, S&P y Fitch. En el supuesto de riesgo bajo, en la Comunidad Autónoma se aplican los datos de impago o el diferencial sobre el bono alemán de la deuda de España a un año, independientemente de los vencimientos de las garantías.

Se considera como riesgo alto cuando la contraparte tenga *rating* y no se evalúe el riesgo como bajo. En este supuesto, se aplica la probabilidad de impago con una duración equivalente al vencimiento medio de las fianzas. Se determina por defecto que las fianzas sin vencimiento tendrán una duración máxima de 30 años.

Las pérdidas por deterioro de otros activos financieros se incluyen en el epígrafe "otros ingresos / (gastos) financieros – netos", y no son presentados de forma separada en la cuenta de resultados debido a su inmaterialidad.

Bajas, modificaciones y cancelaciones de activos financieros

El Grupo aplica los criterios de baja de activos financieros a una parte de un activo financiero o a una parte de un grupo de activos financieros similares o a un activo financiero o a un grupo de activos financieros similares.

Los activos financieros se dan de baja contable cuando los derechos a recibir flujos de efectivo relacionados con los mismos han vencido o se han transferido y el Grupo ha traspasado sustancialmente los riesgos y beneficios derivados de su titularidad. Asimismo, la baja de activos financieros en aquellas circunstancias en las que el Grupo retiene los derechos contractuales a recibir los flujos de efectivo, sólo se produce cuando se han asumido obligaciones contractuales que determinan el pago de dichos flujos a uno o más perceptores y se cumplen los siguientes requisitos:

- El pago de los flujos de efectivo se encuentra condicionado a su cobro previo;
- El Grupo no puede proceder a la venta o pignoración del activo financiero; y
- Los flujos de efectivo cobrados en nombre de los eventuales perceptores son remitidos sin retraso significativo, no encontrándose capacitado el Grupo para reinvertir los flujos de efectivo. Se exceptúa de la aplicación de este criterio a las inversiones en efectivo o equivalentes al efectivo efectuadas por el Grupo durante el periodo de liquidación comprendido entre la fecha de cobro y la fecha de remisión pactada con los perceptores eventuales, siempre que los intereses devengados se atribuyan a los eventuales perceptores.

En aquellos casos en los que el Grupo cede un activo financiero en su totalidad, pero retiene el derecho de administración del activo financiero a cambio de una comisión, se reconoce un activo o pasivo correspondiente a la prestación de dicho servicio. Si la contraprestación recibida es inferior a los gastos a incurrir como consecuencia de la prestación del servicio se reconoce un pasivo por un importe equivalente a las obligaciones contraídas valoradas a valor razonable. Si la contraprestación por el servicio es superior a la que resultaría de aplicar una remuneración adecuada se reconoce un activo por los derechos de administración.

En las transacciones en las que se registra la baja de un activo financiero en su totalidad, los activos financieros obtenidos o los pasivos financieros, incluyendo los pasivos correspondientes a los servicios de administración incurridos, se registran a valor razonable.

En las transacciones en las que se registra la baja parcial de un activo financiero, el valor contable del activo financiero completo, se asigna a la parte vendida y a la parte mantenida, incluyendo los activos correspondientes a los servicios de administración, en proporción al valor razonable relativo de cada una de ellas.

La baja de un activo financiero en su totalidad implica el reconocimiento de resultados por la diferencia existente entre su valor contable y la suma de la contraprestación recibida, neta de gastos de la transacción, incluyéndose los activos obtenidos o pasivos asumidos y cualquier pérdida o ganancia diferida en otro resultado global, salvo para los instrumentos de patrimonio designados a valor razonable con cambios en otro resultado global.

Los criterios de reconocimiento de la baja de activos financieros en operaciones en las que el Grupo, ni cede ni retiene de manera sustancial los riesgos y beneficios inherentes a su propiedad se basan en el análisis del grado de control mantenido. De esta forma:

- Si el Grupo no ha retenido el control, se da de baja el activo financiero y se reconocen de forma separada, como activos o pasivos, cualesquiera derechos u obligaciones creados o retenidos por efecto de la cesión.
- Si se ha retenido el control, continúa reconociendo el activo financiero por el compromiso continuo del Grupo en el mismo y registra un pasivo asociado. El compromiso continuo en el activo financiero se determina por el importe de su exposición a los cambios de valor en dicho activo. El activo y el pasivo asociado se valora en función de los derechos y obligaciones que el Grupo ha reconocido. El pasivo asociado se reconoce de forma que el valor contable del activo y del pasivo asociado es igual al coste amortizado de los derechos y obligaciones retenidos por el Grupo, cuando el activo se valora a coste amortizado o al valor razonable de los derechos y obligaciones mantenidos por el Grupo, si el activo se valora a valor razonable. El Grupo sigue reconociendo los ingresos derivados del activo en la medida de su compromiso continuo y los gastos derivados del pasivo asociado. Las variaciones del valor razonable del activo y del pasivo asociado, se reconocen consistentemente en resultados o en patrimonio, siguiendo los criterios generales de reconocimiento expuestos anteriormente y no se deben compensar.

Las transacciones en las que el Grupo retiene de manera sustancial todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad de un activo financiero cedido se registran mediante el reconocimiento en cuentas de pasivo de la contraprestación recibida. Los gastos de la transacción, se reconocen en resultados siguiendo el método del tipo de interés efectivo.

El Grupo aplica el criterio de precio medio ponderado para valorar y dar de baja el coste de los instrumentos de patrimonio que forman parte de carteras homogéneas y que tienen los mismos derechos, salvo que se pueda identificar claramente los instrumentos vendidos y el coste individualizado de los mismos. Para los instrumentos de deuda, determina el coste a nivel individual o colectivo de forma consistente con la unidad de cuenta utilizada para determinar el deterioro de valor.

Si el Grupo modifica los flujos contractuales de un activo financiero, en la medida en que no suponga la baja del mismo, se recalcula el valor contable por el valor actual de los flujos modificados al tipo de interés efectivo o tipo de interés efectivo ajustado por el riesgo crediticio original y reconoce la diferencia en resultados. Los costes y honorarios facturados por el Grupo ajustan el valor contable del activo financiero y se amortizan durante el plazo residual del activo financiero modificado.

Bajas y modificaciones de pasivos financieros

El Grupo da de baja un pasivo financiero o una parte del mismo cuando ha cumplido con la obligación contenida en el pasivo o bien esté legalmente dispensado de la responsabilidad principal contenida en el pasivo ya sea en virtud de un proceso judicial o por el acreedor.

El intercambio de instrumentos de deuda entre el Grupo y la contraparte o las modificaciones sustanciales de los pasivos inicialmente reconocidos, se contabilizan como una cancelación del pasivo financiero original y el reconocimiento de un nuevo pasivo financiero, siempre que los instrumentos tengan condiciones sustancialmente diferentes.

El Grupo considera que las condiciones son sustancialmente diferentes si el valor actual de los flujos de efectivo descontados bajo las nuevas condiciones, incluyendo cualquier comisión pagada neta de cualquier comisión recibida, y utilizando para hacer el descuento el tipo de interés efectivo original, difiere al menos en un 10 por ciento del valor actual descontado de los flujos de efectivo que todavía resten del pasivo financiero original.

Si el intercambio se registra como una cancelación del pasivo financiero original, los costes o comisiones se reconocen en resultados formando parte del resultado de la misma. En caso contrario, los flujos modificados se descuentan al tipo de interés efectivo original, reconociendo cualquier diferencia con el valor contable previo, en resultados. Asimismo, los costes o comisiones ajustan el valor contable del pasivo financieros y se amortizan por el método de coste amortizado durante la vida restante del pasivo modificado.

El Grupo reconoce la diferencia entre el valor contable del pasivo financiero o de una parte del mismo cancelado o cedido a un tercero y la contraprestación pagada, incluida cualquier activo cedido diferente del efectivo o pasivo asumido en resultados.

2.11 Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

El Grupo Aena utiliza instrumentos financieros derivados para la cobertura, fundamentalmente, de las variaciones en los tipos de interés. Los instrumentos financieros derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable en la fecha en que se firma el contrato. Con posterioridad al reconocimiento inicial, se vuelven a valorar a su valor razonable. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante de las variaciones de valor razonable depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza del elemento que está cubriendo. Grupo Aena designa determinados derivados como coberturas de un riesgo concreto asociado a un activo o pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo).

AENA documenta formalmente al inicio de la transacción la relación de cobertura existente entre los instrumentos de cobertura y los elementos cubiertos, incluyendo un análisis de las fuentes de ineficacia de la cobertura, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para acometer varias transacciones de cobertura.

AENA también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de:

1. La relación económica existente entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura, esto es, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en los flujos de efectivo de los elementos cubiertos, es decir, que es esperable que los cambios en los flujos de efectivo en el elemento cubierto se compensen casi completamente por los del instrumento de cobertura.
2. Que el efecto del riesgo crediticio no predomine sobre los cambios de valor que proceden de esa relación económica.
3. La razón de cobertura de la relación de cobertura es la misma que la procedente de la cantidad de la partida cubierta que la entidad realmente cubre y la cantidad del instrumento de cobertura que la entidad realmente utiliza para cubrir dicha cantidad de la partida cubierta.

La parte efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el Otro resultado global. La pérdida o ganancia relativa a la parte ineficaz se reconoce inmediatamente en la cuenta de resultados dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos.

Los importes acumulados en el patrimonio neto se reclasifican a la cuenta de resultados en el mismo periodo o periodos durante los cuales los flujos de efectivo futuros esperados cubiertos afecten al resultado del periodo (por ejemplo, en los periodos en que el ingreso por intereses o gasto por intereses se reconoce o cuando tiene lugar una venta prevista). La pérdida o ganancia relativa a la parte efectiva de las permutas de tipo de interés que cubren préstamos a tipo variable se reconoce en la cuenta de resultados dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos. Sin embargo, cuando la transacción prevista que se cubre conlleva el reconocimiento de un activo no financiero, las pérdidas y ganancias anteriormente diferidas en el patrimonio neto se traspasan desde patrimonio y se incluyen en la valoración inicial del coste del activo.

Cuando un instrumento de cobertura vence o se vende, o cuando se dejan de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en el patrimonio neto hasta ese momento se contabilizará del siguiente modo:

a) Si se espera que los flujos de efectivo futuros cubiertos todavía ocurran, ese importe se mantendrá en la reserva de cobertura de flujos de efectivo hasta que ocurran los flujos de efectivo futuros. Cuando ocurran los flujos de efectivo futuros, se reconoce en la cuenta de resultados.

b) Si se deja de esperar que los flujos de efectivo futuros cubiertos ocurran, ese importe se reclasificará inmediatamente de la reserva de cobertura de flujos de efectivo al resultado del periodo como un ajuste por reclasificación, dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos.

2.12 Existencias

Las existencias incluyen, principalmente, los repuestos y materiales diversos existentes en los almacenes centrales y en el depósito de apoyo logístico de la Sociedad dominante, y se valoran al menor de su coste o de su valor neto realizable. El coste se determina por el método del precio medio ponderado. El coste de adquisición se determina en función del precio histórico para los elementos identificados en los expendientes de compra. El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costes variables de venta aplicables.

Derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Los derechos de emisión de gases de efecto invernadero recibidos gratuitamente conforme a los correspondientes planes de asignación se han registrado en el epígrafe de *"Existencias"* del estado de situación financiera adjunto, tal y como se establece en la disposición adicional primera del RD 602/2016, de 2 de diciembre. Su valoración se realiza al precio de mercado vigente en el inicio del período para el cual se conceden, registrando como contrapartida una subvención, dentro del epígrafe *"Subvenciones, donaciones y legados recibidos"* del Patrimonio Neto. La imputación a resultados se realiza en función del consumo efectivo de los derechos de emisión. Siguiendo la última disposición vigente, los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos a terceros se registran en existencias valorándose inicialmente al precio de adquisición, y evaluándose al cierre del ejercicio si el valor de mercado está por debajo del valor contable de los mismos con el fin de determinar si existe evidencia de deterioro. En su caso, se determina si esos derechos van a ser utilizados en el proceso productivo o destinados a la venta, en cuyo caso, se dotarían las oportunas correcciones valorativas. Dichas correcciones se anularán en la medida en que desaparezcan las causas que motivaron la corrección del valor de los derechos de emisión.

El gasto derivado del consumo de derechos por la emisión de gastos de efecto invernadero se registra en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias, en función de su devengo que se produce a medida que se van emitiendo los gases de efecto invernadero. Como contrapartida se registra una provisión para riesgos y gastos la cual se mantendrá hasta el momento en que la Sociedad haga efectiva la entrega al Registro Nacional de Derechos de Emisión (RENADE).

En la Nota 26.a de la presente memoria se incluye información detallada acerca de los derechos de emisión recibidos y consumidos en el ejercicio actual.

2.13 Cuentas comerciales a cobrar

"Cuentas comerciales a cobrar" son importes debidos por clientes por ventas de bienes o servicios realizadas en el curso normal de la explotación. Si se espera cobrar la deuda en un año o menos, se clasifican como activos corrientes. En caso contrario, se presentan como activos no corrientes.

Las "Cuentas comerciales a cobrar" se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo, menos la provisión por pérdidas por deterioro del valor (ver Nota 2.10).

2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo

El "Efectivo y equivalentes al efectivo" incluyen el efectivo en caja, los depósitos a la vista en entidades de crédito, otras inversiones a corto plazo de gran liquidez con un vencimiento original de tres meses o menos, y los descubiertos bancarios. En el estado de situación financiera, los descubiertos bancarios se clasifican como recursos ajenos en el pasivo corriente.

2.15 Capital social

Las acciones ordinarias de la Sociedad se clasifican como patrimonio neto (Nota 16).

Los costes incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción, neta de impuestos, de los ingresos obtenidos.

Cuando cualquier entidad del Grupo adquiere acciones de la Sociedad (acciones propias), la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible (neto de impuesto sobre las ganancias) se deduce del patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio de la Sociedad hasta su cancelación, nueva emisión o enajenación. Cuando estas acciones se vuelven a emitir posteriormente, todos los importes recibidos, netos de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible y los correspondientes efectos del impuesto sobre las ganancias, se incluye en el patrimonio neto atribuible a los tenedores de instrumentos de patrimonio de la Sociedad.

2.16 Cuentas comerciales a pagar

Las "Cuentas comerciales a pagar" son obligaciones de pago por bienes o servicios que se han adquirido de los proveedores en el curso ordinario de la explotación. Las "Cuentas comerciales a pagar" se clasifican como pasivo corriente si los pagos tienen vencimiento a un año o menos. En caso contrario, se presentan como pasivos no corrientes.

Las cuentas comerciales a pagar se reconocen inicialmente a valor razonable y posteriormente se valoran por su coste amortizado usando el método de tipo de interés efectivo.

Los anticipos de clientes recibidos son reconocidos a su valor razonable como pasivos bajo el epígrafe "Anticipos de clientes". Los que tienen un vencimiento superior a un año se presentan como pasivos no corrientes en el epígrafe "Otros pasivos a largo plazo".

2.17 Deuda financiera

Las deudas financieras se reconocen inicialmente por su valor razonable menos los costes de la transacción en los que se haya incurrido. Posteriormente, las deudas financieras se valoran por su coste amortizado. Cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costes necesarios para su obtención) y el valor de reembolso se reconoce en la cuenta de resultados durante la vida de la deuda de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo.

Las comisiones abonadas por la obtención de líneas de crédito se reconocen como costes de la transacción de la deuda siempre que sea probable que se vaya a disponer de una parte o de la totalidad de la línea. En este caso, las comisiones se difieren hasta que se produce la disposición. En la medida en que no sea probable que se vaya a disponer de todo o parte de la línea de crédito, la comisión se capitalizará como un pago anticipado por servicios de liquidez y se amortiza en el periodo al que se refiere la disponibilidad del crédito.

Las deudas financieras se clasifican como pasivos corrientes a menos que se tenga un derecho incondicional a diferir su liquidación durante al menos 12 meses después de la fecha del estado de situación financiera consolidado.

- ***Confirming***

El Grupo tiene contratadas con diversas entidades financieras operaciones de confirming para la gestión del pago a los proveedores. Los pasivos comerciales cuya liquidación se encuentra gestionada por las entidades financieras se incluyen en el epígrafe "proveedores y otras cuentas a pagar" del estado de situación financiera hasta el momento en el que se ha producido su liquidación, cancelación o expiración.

En aquellos casos en los que tiene lugar el aplazamiento del plazo de pago de las deudas inicialmente mantenidas con los acreedores comerciales se produce la cancelación de las mismas en el plazo de vencimiento original y se reconoce un pasivo financiero en la partida "Deuda financiera" del estado de situación financiera.

2.18 Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuestos del ejercicio comprende los impuestos corrientes y diferidos. Los impuestos se reconocen en el resultado, excepto en la medida en que estos se refieran a partidas reconocidas en el otro resultado global o

directamente en el patrimonio neto. En este caso, el impuesto también se reconoce en el otro resultado global o directamente en patrimonio neto, respectivamente.

El impuesto corriente es la cantidad que la Sociedad satisface como consecuencia de las liquidaciones fiscales del impuesto sobre el beneficio relativas a un ejercicio. El gasto por impuesto corriente se calcula basándose en las leyes aprobadas o a punto de aprobarse a la fecha de estado de situación financiera. Las deducciones y otras ventajas fiscales en la cuota del impuesto, excluidas las retenciones y pagos a cuenta, así como las pérdidas fiscales compensables de ejercicios anteriores y aplicadas efectivamente en éste, dan lugar a un menor importe del impuesto corriente.

La dirección evalúa periódicamente las posiciones tomadas en las declaraciones de impuestos respecto a las situaciones en las que la regulación fiscal aplicable está sujeta a interpretación, y, en caso necesario, establece provisiones en función de las cantidades que se espera pagar a las autoridades fiscales.

Los impuestos diferidos se reconocen, de acuerdo con el método de balance, por las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en las cuentas anuales consolidadas. Sin embargo, los impuestos diferidos no se contabilizan si surgen del reconocimiento inicial de un activo o pasivo en una transacción, distinta de una combinación de negocios, que, en el momento de la transacción, no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal. El impuesto diferido se determina usando tipos impositivos aprobados o a punto de aprobarse en la fecha del estado de situación financiera y que se espera serán de aplicación cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen sólo en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los que poder compensar las diferencias temporarias. En cada cierre contable se reconsideran los activos por impuestos diferidos registrados, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos en la medida en que existan dudas sobre su recuperación futura. Asimismo, en cada cierre se evalúan los activos por impuestos diferidos no registrados en estado de situación financiera y éstos son objeto de reconocimiento en la medida en que pase a ser probable su recuperación con beneficios fiscales futuros.

Se reconocen impuestos diferidos sobre las diferencias temporarias que surgen en inversiones en dependientes y asociadas, excepto para aquellos pasivos por impuesto diferido para los que el Grupo pueda controlar la fecha en que revertirán las diferencias temporarias y sea probable que éstas no vayan a revertir en un futuro previsible.

Los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se compensan si, y solo si, existe un derecho legalmente reconocido de compensar los activos por impuesto corriente con los pasivos por impuesto corriente y cuando los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se derivan del impuesto sobre las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal, que recaen sobre la misma entidad o sujeto fiscal, o diferentes entidades o sujetos fiscales, que pretenden liquidar los activos y pasivos fiscales corrientes por su importe neto.

2.19 Prestaciones a los empleados (Nota 22)

El Grupo mantiene compromisos laborales postempleo (planes de pensiones) y otros compromisos por retribuciones al personal a largo plazo tanto de aportación definida como de prestación definida:

a) Compromisos laborales a largo plazo

- **Planes de aportación definida**

  Un compromiso postempleo de aportación definida es un compromiso bajo el cual el Grupo paga aportaciones fijas a un fondo y no tiene ninguna obligación, ni legal ni implícita, de realizar aportaciones adicionales si el fondo no posee activos suficientes para pagar a todos los empleados las prestaciones relacionadas con los servicios prestados en el ejercicio corriente y en ejercicios anteriores. Para los compromisos de aportación definida el Grupo paga aportaciones a planes de seguros de pensiones gestionados de forma pública o privada sobre una base obligatoria, contractual o voluntaria. Una vez que se han pagado las aportaciones, el Grupo no tiene obligaciones de pago adicionales.

Planes de pensiones

De acuerdo con el Convenio Colectivo, el Grupo debería mantener un plan de pensiones de aportación definida. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente, donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

Durante 2020, al igual que en 2019, se han realizado aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones (Véase Nota 22.c).

Planes de prestación definida

Un compromiso con empleados de prestación definida es un compromiso que establece el importe de la prestación que recibirá un empleado en el momento de su jubilación, normalmente en función de uno o más factores como la edad, años de servicio y remuneración.

El pasivo reconocido en el estado de situación financiera respecto de los compromisos de prestación definida es el valor actual de la obligación por prestaciones definidas en la fecha del estado de situación financiera menos el valor razonable de los activos afectos al plan. La obligación por prestaciones definidas se calcula anualmente por actuarios independientes de acuerdo con el método de la unidad de crédito proyectada. El valor actual de la obligación por prestaciones definidas se determina descontando los flujos de efectivo futuros estimados, utilizando los tipos de interés de los bonos corporativos de alta calidad denominados en la moneda en la que se vayan a pagar dichas prestaciones, y con vencimientos similares a los de la correspondiente obligación por prestaciones definidas.

Para los planes postempleo, las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes por la experiencia y cambios en las hipótesis actuariales se reconocen en el patrimonio neto a través de otro resultado global en el periodo en el que surgen. Los costes por servicios pasados se reconocen inmediatamente en el resultado.

Para otras prestaciones a largo plazo que no son postempleo, los costes esperados se devengan durante la vida laboral de los empleados usando la misma metodología contable que la que se utiliza para los planes de pensiones de prestaciones definidas. Las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes por la experiencia, y los cambios en las hipótesis actuariales se cargan o abonan en la cuenta de resultados consolidada en el periodo en que las mismas se originan. Estas obligaciones se valoran anualmente por actuarios cualificados independientes. Concretamente, el Grupo recoge los siguientes compromisos laborales a largo plazo:

Premios de permanencia

El artículo 138 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial Enaire, AENA S.M.E., S.A. y Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E, S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años.

El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro de Aena y AIRM, basándose en un cálculo actuarial.

Las hipótesis más relevantes tenidas en cuenta para la obtención del cálculo actuarial son las siguientes:

Año	2020	2019
Tipo de interés técnico:	0,15%	0,50%
Crecimiento salarial a largo plazo:	0,90% en 2021 y 2% siguientes	3,85% en 2020 y 2% siguientes
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	-	4,00 %
Tabla de mortalidad:	PER2020_Col_1er.orden	PERM/F 2000 P
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	65 años	65 años
Tablas de invalidez	OM 1977	OM 1977

- **Premios de jubilación anticipada**

El artículo 154 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el plan de pensiones, en el momento de la extinción del contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro, basándose en un cálculo actuarial descontando el valor de los activos afectos. No obstante, en la actualidad, no existen empleados asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida que fue contratada con Mapfre Vida en 2004.

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

Año	2020	2019
Tipo de interés técnico:	0,15%	0,50%
Crecimiento salarial a largo plazo:	0,90% en 2021 y 2% siguientes	3,85% en 2020 y 2% siguientes
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	-	4,00 %
Tabla de mortalidad:	PER2020_Col_1er.orden	PERM/F 2000 P
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	63 años	63 años

Se observa que el tipo de descuento utilizado en la valoración a 31 de diciembre de 2020 ha sido del 0,15 %, tipo que resulta muy inferior a los utilizados en la valoración correspondiente al ejercicio 2019, que fueron del 0,5% para los premios de permanencia y para los de jubilación anticipada.

Este menor tipo de descuento se debe a las caídas en los tipos de interés que continúan produciéndose a lo largo de 2020. El tipo del 0,15% utilizado en la valoración es el que se deriva de la curva de deuda corporativa de máxima calidad crediticia (AA) para el plazo de 10 años, siendo la duración financiera de los compromisos objeto de valoración de 10,63 años.

La disminución del tipo de descuento implica un incremento del valor actual de la obligación devengada.

- **Planes de pensiones London Luton Airport Operations Limited (LLAOL)**

Hasta el 31 de enero de 2017, LLAOL mantenía un plan de pensiones de prestación definida, plan de pensiones del Aeropuerto de London Luton (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), cuyos activos son poseídos y administrados por fondos separados legalmente de LLAOL. Con dicha fecha se llevó a cabo el cierre al devengo

de beneficios futuros de este plan de pensiones de prestación definida, que fue sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida. (Véase Nota 22.d).

Las principales hipótesis actuariales utilizadas en la valoración han sido las siguientes:

	31-12-2020	31-12-2019
Tipo de interés técnico	1,25%	2,00%
Inflación	2,60%	2,85%
Tasa de crecimiento de la pensión	2,50%	2,75%
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años

De acuerdo con los requerimientos de la NIC 19, la tasa de descuento utilizada del 1,25% está basada en el tipo de interés de mercado de bonos corporativos de alta calidad y años de vencimiento consistentes con el vencimiento esperado de las obligaciones postempleo.

La tasa de descuento empleada en 2020 (1,25%) ha sido signitificativamente inferior a la empleada en el ejercicio anterior (2,00%) debido a la reducción de la rentabilidad de los bonos corporativos. La caida en la tasa de descuento supone un mayor valor actual de la obligación devengada.

Longevidad a la edad de 65 años para pensionistas actuales (años):

- Hombres: 21,2 (2019: 21,7)
- Mujeres: 23,5 (2019: 24,1)

Longevidad a la edad de 65 años para futuros pensionistas, con edad actual de 45 años (años):

- Hombres: 22,1 (2019: 23,1)
- Mujeres: 24,8 (2019: 25,6)

b) Indemnizaciones por cese

Las indemnizaciones por cese se pagan a los empleados como consecuencia de la decisión del Grupo de rescindir su contrato de trabajo antes de la edad normal de jubilación o cuando el empleado acepta renunciar voluntariamente a cambio de esas prestaciones. El Grupo reconoce estas prestaciones en la primera de las siguientes fechas: (a) cuando el Grupo ya no puede retirar la oferta de dichas indemnizaciones; o (b) cuando la entidad reconozca los costes de una reestructuración en el ámbito de la NIC 37 y ello suponga el pago de indemnizaciones por cese. Cuando se hace una oferta para fomentar la renuncia voluntaria de los empleados, las indemnizaciones por cese se valoran en función del número de empleados que se espera que aceptará la oferta. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del estado de situación financiera se descuentan a su valor actual.

2.20 Provisiones y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando el Grupo tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un suceso pasado; es probable que exista una salida de recursos que incorporen beneficios económicos futuros para cancelar tal obligación; y se puede realizar una estimación fiable del importe de la obligación.

Los importes reconocidos en el estado de situación financiera consolidado corresponden a la mejor estimación a la fecha de cierre de los desembolsos necesarios para cancelar la obligación presente, una vez considerados los riesgos e incertidumbres relacionados con la provisión y, cuando resulte significativo, el efecto financiero producido por el descuento, siempre que se pueda determinar con fiabilidad los desembolsos que se van a efectuar en cada periodo. El tipo de descuento se determina antes de impuestos, considerando el valor temporal del dinero, así como los riesgos específicos que no han sido considerados en los flujos futuros relacionados con la provisión en cada fecha de cierre. El incremento en la provisión con motivo del paso del tiempo se reconoce como un gasto por intereses.
No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.

Cuando exista un número de obligaciones similares, la probabilidad de que sea necesario un flujo de salida para liquidar la obligación se determina considerando la clase de obligaciones en su conjunto. Se reconoce una provisión

incluso aun cuando la probabilidad de un flujo de salida con respecto a cualquier partida incluida en la misma clase de obligaciones pueda ser pequeña.

De acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.5, se dotan las correspondientes provisiones de naturaleza medioambiental (singularmente la Provisión para aislamientos acústicos), con contrapartida en mayor valor del inmovilizado, por el importe de la estimación inicial de los costes de rehabilitación del lugar sobre el que se asientan los elementos de inmovilizado, cuando constituyan obligaciones en las que incurre el grupo como consecuencia de utilizar dichos elementos. Igualmente, la provisión por expropiaciones recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que el Grupo tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes (ver Nota 23).

Conforme a lo establecido en la CNIIF 12 *Acuerdos de concesión de servicios* y, tal y como se detalla en la nota 2.24 de la presente memoria, el Grupo dota de forma sistemática la provisión por actuaciones relacionadas con las infraestrucutras objeto de los acuerdos de concesión de servicios formalizados por las entidades del grupo.

Los pasivos contingentes constituyen obligaciones posibles con terceras partes y obligaciones existentes que no son reconocidas dado que no es probable que se produzca una salida de flujos económicos requerida para cancelar dicha obligación o, en su caso, el importe no puede ser estimado razonablemente. Los pasivos contingentes no son reconocidos en el estado de situación financiera consolidado a menos que hayan sido adquiridos a título oneroso en el marco de una combinación de negocios.

2.21 Reconocimiento de ingresos

a) Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos con clientes

Grupo Aena aplica a la contabilización de los ingresos procedentes de contratos con clientes el modelo de cinco pasos que establece la NIIF 15:

Etapa 1: Identificar el contrato (o contratos) con el cliente
Etapa 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato
Etapa 3: Determinar el precio de la transacción
Etapa 4: Asignar el precio de la transacción entre las obligaciones de desempeño del contrato

Etapa 5: Reconocer el ingreso de actividades ordinarias cuando (o a medida que) la entidad satisface una obligación de desempeño

De acuerdo con la NIIF 15 el ingreso se reconoce por un importe que refleje la contraprestación que el Grupo espera tener derecho a recibir a cambio de transferir bienes o servicios a un cliente, en el momento en que el cliente obtiene el control de los bienes o servicios prestados. La determinación del momento en el que se transfiere dicho control (en un punto en el tiempo o a lo largo de un periodo de tiempo) requiere la realización de juicios por parte del Grupo.

La mayoría de los ingresos del Grupo provienen de los servicios aeroportuarios prestados, los cuales corresponden principalmente al uso de la infraestructura aeroportuaria por líneas aéreas y pasajeros (incluye prestaciones públicas patrimoniales y precios privados). Para este tipo de ingresos, bajo NIIF 15, se considera que los clientes son las aerolíneas, con las que no existen contratos a largo plazo, y a las que se aplican las tarifas reguladas que se aprueban por ley de acuerdo con el marco regulatorio vigente a medida que se utiliza la infraestructura, por lo que los ingresos se reconocen en ese momento de prestación del servicio aeroportuario.

- **Prestación de servicios Aeronáuticos (Prestaciones públicas patrimoniales y otros servicios no regulados)**

La fijación de las tarifas de las prestaciones públicas patrimoniales se realiza de acuerdo con la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Asimismo, en el artículo 68 de la Ley 21/2003 se definen los siguientes conceptos como prestaciones patrimoniales de carácter público:

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

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

- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

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

- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.

- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.

- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.

- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.

- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.

- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

El 5 de julio de 2014 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, que fue posteriormente refrendado por la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Esta normativa contempla:

- El régimen de la red de aeropuertos de interés general como servicio de interés económico general, con el objeto de garantizar la movilidad de los ciudadanos y la cohesión económica, social y territorial, para asegurar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias, la sostenibilidad económica de la red, así como la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos. La gestión en red, por otra parte, garantiza la sostenibilidad económica de los aeropuertos integrados en ella al permitir, en condiciones de transparencia, objetividad y no discriminación, el sostenimiento de las infraestructuras deficitarias.

- Se prohíbe el cierre o la enajenación, total o parcial, de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias necesarias para mantener la prestación de servicios aeroportuarios, salvo autorización del Consejo de Ministros o del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. (Según corresponda por importe).

- Reglamentariamente se podrá desarrollar el procedimiento mediante el cual se instrumentaría el posible cierre o venta de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias. Dicho desarrollo

reglamentario podrá contemplar asimismo las transferencias al Estado por las plusvalías generadas durante el proceso de enajenación.

- Se crea el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) con vigencia quinquenal, el cual determinará el ingreso máximo por pasajero de Aena en el período, las condiciones de calidad de la prestación de los servicios, la capacidad de las instalaciones y las inversiones a realizar.

- En cuanto a los ingresos del gestor aeroportuario ligados a los servicios aeroportuarios básicos, éstos tienen naturaleza de prestaciones patrimoniales públicas. Su regulación respeta la reserva de ley en su creación por Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, modificada por Ley 1/2011, y en la determinación de sus elementos esenciales. Los servicios aeroportuarios no esenciales, así como la gestión comercial de las infraestructuras o su explotación urbanística queda sujeta al libre mercado.

- De acuerdo con la Ley 18/2014, corresponde a la Dirección general de Aviación Civil (DGAC) elaborar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y elevarlo ante los órganos competentes del Ministerio de Fomento para su posterior aprobación por el Consejo de Ministros.

- Los ingresos del gestor aeroportuario asociados a los servicios aeroportuarios básicos estarán condicionados por el cumplimiento de un ingreso máximo anual por pasajero (IMAP), cuya determinación estará basada en la recuperación de costes eficientes así reconocidos por el regulador junto con las previsiones de tráfico. El ingreso máximo anual por pasajero recogido en el DORA se ajustará anualmente en función de una serie de incentivos o penalizaciones establecidos en función del grado de cumplimiento de los niveles de calidad de servicio, y de unas penalizaciones por el retraso en la ejecución de las inversiones de carácter estratégico. Aena estima haber cumplido durante 2019 con los niveles de calidad exigidos, así como haber ejecutado las inversiones de carácter estratégico planificadas, de modo que no espera que el ingreso máximo anual por pasajero sea penalizado por estos motivos.

- Para el periodo 2015-2025 el incremento máximo de tarifas será cero. Solamente se podrán incrementar las tarifas por encima de este incremento máximo si durante el segundo DORA por causas excepcionales, tales como inversiones normativas imprevisibles e inaplazables, se incrementase la inversión media anual por encima del aprobado y previo acuerdo del Consejo de Ministros. Para el primer DORA se establece que a su finalización el déficit tarifario acumulado junto con el correspondiente a años anteriores no podrá ser trasladado al siguiente DORA.

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021. Este documento establece una reducción del 2,2 % anual en el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP) para dicho periodo (véase Nota 5).

En aplicación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021, con fecha 1 de marzo de 2018 entró en vigor la reducción, sobre las tarifas en ese momento vigentes, del 2,22 % de las tarifas aeroportuarias, afectando a los meses de enero y febrero de 2019.

Con fecha 1 de marzo de 2019 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2019, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2019 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2018.

Con fecha 28 de enero de 2020, el Consejo de Administración aprobó las tarifas correspondientes al año 2020, que entraron en vigor el 1 de marzo de 2020. De acuerdo a los criterios fijados por la CNMC, el IMAAJ que debe aplicarse a las tarifas de 2020 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una reducción media del -1,44% sobre las tarifas de Aena vigentes en el ejercicio tarifario 2019.

Por otra parte, cabe señalar que el 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2020 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo del índice P de actualización de las tarifas aeroportuarias. El índice P contempla las variaciones anuales del precio de *inputs* fuera del control de operador (personal, servicios de navegación aérea, seguridad, reparaciones, limpieza, atención a personas con movilidad reducida (PMR), servicios intensivos en mano de obra, electricidad, tributos locales etc.), pero que afectan a su actividad, conforme a los principios de eficiencia económica y buena gestión empresarial. El valor del índice P no se concreta en el DORA puesto que su cuantía se determina anualmente durante el proceso de establecimiento de las tarifas aeroportuarias para el siguiente año. El

real decreto citado establece el mecanismo de cálculo del índice P mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del gestor aeroportuario y que se definen en su texto, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual.

La CNMC es el organismo encargado de aprobar el valor del índice P de acuerdo con la normativa vigente. Con fecha 7 de noviembre de 2019, la CNMC aprobó la Resolución sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2020, fijándolo en el 0,8 %.

Con fecha 19 de noviembre de 2020 la CNMC aprobó la Resolución sobre el índice P aplicable a las tarifas aeroportuarias de Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2021, fijándolo en el 0,72 %.

Tomando este hecho en consideración y con fecha 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración aprobó las tarifas correspondientes al año 2021, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2021, basadas en la congelación del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2021 respecto al ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero.

Se está a la espera de la Resolución de la CNMC sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena y su propuesta de actualización, dado que a raíz de las circunstancias generadas por la crisis sanitaria actual Aena se vio obligada al aplazamiento del inicio del proceso de consultas hasta de octubre de 2020.

Toda esta nueva normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota. En particular, los ingresos regulados en el período DORA se han reconocido en 2020 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores periodos, cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

Para el resto de servicios aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. no regulados, y para los servicios aeroportuarios prestados por el resto de las empresas del grupo, se aplica el mismo principio, reconociendo los ingresos en el momento de la prestación de los mismos, a los precios y tarifas aplicables en cada caso.

Se reconocerá un pasivo por reembolso si se reciben contraprestaciones de un cliente y se espera reembolsarle toda o parte de la contraprestación. Un pasivo por reembolso se mide al importe de la contraprestación recibida (o por recibir) a la cual la entidad no espera tener derecho (es decir, los importes no incluidos en el precio de la transacción). El pasivo por reembolso (y el cambio correspondiente en el precio de la transacción y, por ello, el pasivo del contrato) se actualizará al final de cada periodo de presentación para tener en cuenta los cambios en las circunstancias.

Por tanto, para cualquier importe recibido (o por recibir) sobre el que la entidad no espera tener derecho, la entidad no reconoce ingresos de actividades ordinarias cuando transfiera los productos a los clientes, sino que reconoce dichos importes recibidos (o por recibir) como un pasivo por reembolso. Posteriormente, al final de cada periodo de presentación, la entidad actualizará su evaluación de los importes a los que espera tener derecho a cambio de los productos transferidos y realizará el cambio que corresponda en el precio de la transacción y, por ello, en el importe de los ingresos de actividades ordinarias reconocidos.

- **Reconocimiento de ingresos para bienes y servicios cuyo control se transfiere al cliente a lo largo del tiempo.**

La NIIF 15 exige utilizar un método homogéneo de reconocimiento de ingresos para contratos y obligaciones de desempeño con características similares (NIIF 15 p.40). El método elegido por el Grupo como preferente para medir el valor de los bienes y servicios cuyo control se transfiere al cliente a lo largo del tiempo es el método de producto ("output method"), siempre y cuando a través del contrato y durante su ejecución se pueda medir el avance de los trabajos ejecutados. Los métodos de producto reconocen los ingresos de actividades ordinarias sobre la base de las mediciones directas del valor para el cliente de los bienes o servicios transferidos hasta la fecha en relación con los bienes o servicios pendientes comprometidos en el contrato. En contratos de bienes y servicios diferentes altamente interrelacionados para producir un producto combinado, el método de producto aplicable será el de medición de los trabajos realizados ("Surveys of performance" dentro de los "output methods"). Por su parte, en los contratos de servicios rutinarios en los que los bienes y servicios son sustancialmente los mismos y se transfieren con un mismo patrón de consumo, de tal manera que el cliente se beneficia de los mismos a medida que se van prestando por la compañía, el método de reconocimiento de ingresos seleccionado por el Grupo está basado en el tiempo transcurrido ("time elapsed" dentro de los "output methods"), mientras que los costes se registran conforme al principio de devengo. En función de lo anterior, el grado de avance en costes (método de recursos; "input method") solo se aplicará en aquellos casos en los que no se pueda medir de manera fiable el avance de los trabajos.

b) Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos comerciales.

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Los ingresos por aparcamientos se reconocen a medida que los servicios son prestados.

En su condición de arrendador, la Sociedad contabiliza la modificación de un arrendamiento operativo como un nuevo arrendamiento desde la fecha efectiva de la modificación, y considera que cualquier pago por arrendamiento ya efectuado o devengado en relación con el arrendamiento original forma parte de los pagos del nuevo arrendamiento

c) Servicios inmobiliarios.

Los ingresos por servicios inmobiliarios corresponden a alquiler de terrenos, almacenes y hangares, y gestión y explotación de los centros de carga. Los ingresos por contratos de arrendamiento se reconocen linealmente sobre la base de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte condicional de los cobros por alquileres, se reconocen como ingreso en el periodo en que se devengan.

d) Intereses y dividendos

- Los ingresos por intereses se reconocen usando el método del tipo de interés efectivo.
- Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago del dividendo y sea probable que la entidad reciba los beneficios económicos asociados con el dividendo.

2.22 Arrendamientos

Arrendatario

De acuerdo con NIIF 16, el Grupo evalúa al inicio de un contrato, si éste contiene un arrendamiento. Un contrato es o contiene un arrendamiento, si otorga el derecho a controlar el uso del activo identificado durante un periodo de tiempo a cambio de contraprestación. El periodo de tiempo durante el que el Grupo utiliza un activo, incluye los periodos consecutivos y no consecutivos de tiempo. El Grupo sólo reevalúa las condiciones, cuando se produce una modificación del contrato.

Cuando el Grupo Aena actúa como arrendatario reconoce en el estado de situación financiera los activos y pasivos derivados de todos los contratos de arrendamiento (a excepción de los acuerdos de arrendamiento a corto plazo y los que tienen por objeto activos de bajo valor).

Los activos por derechos de uso se valoran en la fecha de comienzo del contrato al coste, el cual comprende:

- el importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento;
- cualquier pago por arrendamiento efectuado en la fecha de comienzo o antes, menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido;
- cualquier coste directo inicial soportado como consecuencia del contrato de arrendamiento; y
- una estimación de los costes que el Grupo está obligado a asumir por su condición de arrendatario al desmantelar y eliminar el activo subyacente, rehabilitar el lugar en el que se ubique o devolver dicho activo a la condición exigida en los términos y condiciones del arrendamiento, cuando la obligación de soportar estos costes surge desde la fecha de comienzo del contrato o como consecuencia de haber utilizado el activo subyacente durante un periodo determinado.

Para las valoraciones posteriores del activo por derecho de uso, el Grupo aplica el modelo de coste, descontando al valor de coste del activo la amortización acumulada y los deterioros y, en su caso, ajustando su valoración para reflejar cualquier nueva valoración del pasivo por arrendamiento.

Los pasivos por arrendamiento se valoran en la fecha de comienzo del contrato por el valor actual de los pagos por arrendamiento que no estén abonados a dicha fecha. Los pagos por arrendamiento se descuentan utilizando el tipo

de interés implícito en el arrendamiento o, cuando no es posible obtener esta tasa fácilmente, el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad del Grupo que formaliza el contrato de arrendamiento.

Cabe destacar que dentro de los pagos futuros del arrendamiento (a efectos del cálculo del valor inicial del pasivo) no se incluyen los pagos que sean variables y que no dependan de un índice (como el IPC o un índice de precios de arrendamiento aplicable) o de un tipo (como el Euribor). Básicamente, se incluyen: pagos fijos, precio de ejercicio de opciones de compra (si es razonablemente cierto que se ejercerán), valores residuales garantizados, penalizaciones en opciones de cancelación (si es razonablemente cierto que se ejercerán) y pagos variables referenciados a un índice o a un tipo (al IPC, al Euribor o que se actualizan para reflejar el nuevo precio de mercado de los arrendamientos). En el reconocimiento inicial, tales pagos son medidos usando dicho índice o tasa a la fecha del comienzo (sin estimar los cambios en el índice o tasa durante lo restante del término del arrendamiento).

Posteriormente, el pasivo por arrendamiento se incrementa por los gastos financieros devengados y disminuye por el importe de los pagos por arrendamiento efectuados. El valor del pasivo se recalcula cuando se producen cambios en los plazos del arrendamiento, en la valoración de la opción de compra, en los importes que se espera abonar en virtud de la garantía de valor residual o cuando se modifican los futuros pagos por arrendamiento como consecuencia de cambios en los índices o tipos utilizados para su cálculo.

El Grupo registra los pagos variables que no se han incluido en la valoración inicial del pasivo en resultados del periodo en el que se producen los hechos que desencadenan su desembolso.

Si el contrato transfiere la propiedad del activo al Grupo al final del plazo de arrendamiento o el activo por derecho de uso incluye el precio de la opción de compra, se aplican los criterios de amortización indicados en el apartado de inmovilizado material desde la fecha de comienzo del arrendamiento hasta el final de la vida útil del activo. En caso contrario, el Grupo amortiza el activo por derecho de uso desde la fecha de comienzo hasta la fecha anterior de entre la vida útil del derecho o el final del plazo de arrendamiento.

El periodo de arrendamiento comienza cuando el arrendador pone el activo subyacente a disposición del arrendatario para su uso. Incluye los periodos libres de rentas.

El periodo de arrendamiento utilizado en la valoración es el periodo no cancelable del arrendamiento, además de:

- periodos renovables optativos si el arrendatario está razonablemente seguro de prorrogarlo; y
- periodos tras una fecha de cancelación optativa si el arrendatario está razonablemente seguro de no cancelarlo anticipadamente.

La opción de cancelación anticipada mantenida únicamente por el arrendador no es considerada en la determinación del periodo de arrendamiento. Por todo ello, la determinación del periodo de arrendamiento requiere la aplicación de juicio por parte de la dirección del Grupo e impacta de forma significativa en la valoración de los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento.

En el caso de contratos de arrendamiento a corto plazo y contratos en los que el activo subyacente sea de escaso valor, el Grupo reconoce los pagos por arrendamiento correspondientes a estos contratos como gastos de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.

Arrendador

Al inicio de un contrato en el que Grupo AENA actúa como arrendador, se analiza si los contratos han de considerarse como arrendamientos financieros u operativos de la siguiente manera:

- los arrendamientos donde se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo subyacente son arrendamientos financieros; y
- todos los demás arrendamientos son arrendamientos operativos.

En los arrendamientos clasificados como “arrendamientos financieros” el Grupo AENA, como arrendador registra un derecho de cobro en su activo (dándose de baja el bien del balance) así como los ingresos financieros por los intereses correspondientes a dicho derecho en la cuenta de resultados.

En los arrendamientos operativos, Grupo AENA mantiene el bien en su activo y simplemente registra los ingresos por arrendamiento (aparte del gasto de amortización o deterioro del bien).

Cuando el Grupo arrienda a terceros activos bajo acuerdos de arrendamiento operativo, el activo se incluye en el estado de situación financiera según la naturaleza del activo. El ingreso por el arrendamiento se reconoce durante la vigencia del alquiler de manera lineal, siempre y cuadno otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquieler estipulados con las contrapartes.

Modificaciones a los contratos de arrendamiento

Una modificación de arrendamiento es un cambio en el alcance del arrendamiento o la contraprestación por el arrendamiento, que no formaba parte de las cláusulas y condiciones originales del contrato.

El requerimiento contable de los cambios en los pagos de arrendamiento, si es material, requiere la aplicación de juicio y depende de un número de factores, incluyendo si dichos cambios formaban parte de las cláusulas y condiciones originales del arrendamiento. El Grupo trata un cambio en los pagos de arrendamiento de la misma forma, con independencia de si el cambio resulta de un cambio en el contrato o de un cambio en la legislación o regulación aplicable. Los cambios en los pagos del arrendamiento que se derivan del contrato de forma directa o indirecta se contabilizan como reestimaciones del pasivo o como pagos variables. En caso contrario, se deben tratar como modificaciones y considerar que cualquier pago por arrendamiento ya efectuado o devengado en relación con el arrendamiento original forma parte de los pagos del nuevo arrendamiento.

Al evaluar si se ha producido un cambio en el alcance de un arrendamiento, la entidad considera si se ha producido un cambio en el derecho de uso otorgado al arrendatario, p.e. añadir o cancelar el derecho de uso de uno o más de los activos subyacentes o ampliar o reducir el plazo contractual.

El arrendatario contabiliza una modificación como un arrendamiento separado si la modificación aumenta el alcance del arrendamiento añadiendo uno o más activos subyacentes y la contraprestación aumenta por un importe equivalente al precio de venta del incremento en el alcance y cualquier ajuste apropiado al precio para reflejar las circunstancias de un contrato particular.

Para una modificación de arrendamiento que no se contabiliza como un arrendamiento separado, a la fecha efectiva de modificación, el arrendatario debe asignar la contraprestación del contrato modificado, determinar el plazo del arrendamiento modificado y reestimar el pasivo, descontando los pagos revisados aplicando una tasa revisada. La fecha efectiva de la modificación es la fecha en la que ambas partes acuerdan la modificación.

Si no se contabiliza como un arrendamiento separado, el arrendatario debe disminuir el valor contable del activo para reflejar la cancelación parcial o total del arrendamiento cuando se reduce el alcance y reconocer en resultados cualquier pérdida o ganancia vinculada con la cancelación parcial o total.

Para el resto de modificaciones, el arrendatario debe realizar el ajuste correspondiente al activo por derecho de uso. En estos últimos casos, el arrendamiento original no se cancela debido a que no existe una disminución en el alcance. El arrendatario continúa teniendo el derecho de uso del activo original.

Para las modificaciones que aumentan el alcance de un arrendamiento, el ajuste representa el coste del derecho adicional por la modificación. Para modificaciones que cambian la contraprestación pagada, el ajuste representa un cambio en el coste del derecho derivado de la modificación. La utilización de un tipo revisado refleja la existencia de una modificación en el tipo de interés implícito.

Asimismo, tal como se indica en la nota 2.1, el CNIC ha incorporado una simplificación práctica aplicable a los ejercicios anuales iniciados en o con posterioridad al 1 de junio de 2020, para el tratamiento contable de las modificaciones a contratos de arrendamiento derivados del COVID-19. Sin embargo, dicha modificación no es aplicable desde la perspectiva del arrendador. Y desde el punto de vista del Grupo como arrendatario no ha tenido efecto significativo.

2.23 Subvenciones oficiales

Las subvenciones de capital no reintegrables se reconocen por su valor razonable cuando se considera que existe seguridad razonable de que la subvención se cobrará y que se cumplirán adecuadamente las condiciones previstas al otorgarlas por el organismo competente.

Las subvenciones de explotación se difieren y se reconocen en otros ingresos de explotación de la cuenta de resultados durante el período necesario para correlacionarlas con los costes que pretenden compensar.

Las subvenciones oficiales relacionadas con la adquisición de inmovilizado material se incluyen en pasivos no corrientes como subvenciones oficiales diferidas y se abonan a la cuenta de resultados según el método lineal durante las vidas esperadas de los correspondientes activos.

2.24 Acuerdos de concesión de servicios

Los acuerdos de concesión de servicios son acuerdos público-privados en los que el sector público controla o regula a qué servicios debe el concesionario destinar la infraestructura, a quién debe prestar dichos servicios, y a qué precio; y en los que controla contractualmente toda participación residual significativa en la infraestructura al término de la vigencia del acuerdo. Las infraestructuras contabilizadas por el Grupo como concesiones se refieren a:

- Concesión del AIRM. El período de duración de la concesión es de 25 años.
- Concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil (ver Nota 2.2.a). El período de duración de la concesión es de 30 años, ampliable 5 años adicionales.
- Los helipuertos de Ceuta y Algeciras. El período de duración de las dos concesiones es de 30 años y 25 años, respectivamente, finalizando en 2033 y 2034, respectivamente.

La infraestructura utilizada en una concesión puede clasificarse como un activo intangible o un activo financiero, dependiendo de la naturaleza de los derechos de pago establecidos en el acuerdo.

El Grupo reconoce un activo intangible en la medida en que tiene derecho a cobrar a los clientes finales para el uso de la infraestructura. Dicho activo intangible se amortiza linealmente durante la vida de la concesión.

Los acuerdos concesionales arriba mencionados se han calificado como pertenecientes al modelo de Activo Intangible de la IFRIC 12, no existiendo acuerdos concesionales que califiquen como activos financieros.

Los criterios contables más significativos aplicados por el Grupo en relación con los acuerdos de concesión de servicios, en cumplimiento de la IFRIC 12, son los siguientes:

- los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período;
- los gastos operativos y de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los activos se cargan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen;
- los activos intangibles se amortizan de manera lineal durante la vida de la concesión;
- los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activo y se reconocen como gastos posteriormente a la puesta en explotación del activo;
- el coste total de construcción o de adquisición se reconoce como activo intangible y los beneficios atribuidos a la fase de construcción de la infraestructura se reconocen mediante el método del porcentaje de realización, con base en el valor razonable asignado a la fase de construcción y la fase de concesión.
- El acuerdo de concesión comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y son exigibles para mantener la infraestructura apta a fin de prestar los servicios adecuadamente. Estas actuaciones, en la medida en que ponen de manifiesto un desgaste de parte de la infraestructura, traen consigo la dotación de una provisión sistemática y hasta el momento en que deban realizarse dichas actuaciones. La dotación de esta provisión origina el registro de un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias.
- La provisión para reposición recoge la dotación por uso, calculada sobre el valor presente, de las reposiciones previstas para la concesión. El Grupo dota en cada ciclo la provisión correspondiente a las reposiciones que se devengan dentro de cada periodo. Las diferencias interanuales de valores actuales se recogen como gastos financieros por actualización de provisiones de la cuenta de resultados adjunta.

2.25 Actividades con incidencia en el medioambiente

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medioambiente.

En este sentido, las inversiones derivadas de actividades medioambientales se valoran a su coste de adquisición y se activan como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medioambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se devenguen, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización.

2.26 Explotaciones conjuntas (Nota 6)

La Sociedad mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (BAATC) a través de un Convenio con el Ministerio de Defensa que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las BAATC de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Este Convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Los intereses del Grupo en estos activos se reconocen por su porción de los activos controlados de forma conjunta, clasificados de acuerdo con su naturaleza, cualquier pasivo en que haya incurrido; su parte de los pasivos en los que haya incurrido conjuntamente con los otros partícipes, en relación con el negocio conjunto; cualquier ingreso por venta o uso de su parte en la producción del negocio conjunto, junto con su porción de cualquier gasto en que haya incurrido el negocio conjunto, y cualquier gasto en que haya incurrido en relación con su participación en el negocio conjunto.

Puesto que los activos, pasivos, gastos e ingresos del negocio conjunto ya se encuentran reconocidos en las cuentas anuales de la Sociedad, no son precisos ajustes ni otros procedimientos de consolidación con respecto a esas partidas, al elaborar y presentar las cuentas anuales consolidadas.

Las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil incluidas en el convenio con el Ministerio de Defensa son las de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Este Convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil. Este Convenio tenía una duración inicial de 5 años con prórrogas anuales y vinculadas a la vigencia del RD 1167/1995 de cualquier disposición posterior que dé cabida a la continuidad del mismo.

2.27 Transacciones con vinculadas

Como empresa perteneciente al sector público empresarial, AENA está exenta de incluir la información recogida en el apartado de la memoria relativo a las operaciones con partes vinculadas, cuando la otra empresa también esté controlada o influida de forma significativa por la misma Administración Pública, siempre que no existan indicios de una influencia entre ambas, o cuando las transacciones no son significativas en términos de tamaño. Se entenderá que existe dicha influencia, entre otros casos, cuando las operaciones no se realicen en condiciones normales de mercado (salvo que dichas condiciones vengan impuestas por una regulación específica).

La Sociedad dominante realiza todas sus operaciones con vinculadas a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores de la Sociedad consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

Con carácter general, las operaciones entre empresas del grupo se contabilizan en el momento inicial por su valor razonable. En su caso, si el precio acordado difiere de su valor razonable, la diferencia se registra atendiendo a la realidad económica de la operación. La valoración posterior se realiza conforme con lo previsto en las correspondientes normas.

No obstante lo anterior, en las operaciones de fusión, escisión o aportación no dineraria de un negocio los elementos constitutivos del negocio adquirido se valoran por el importe que corresponde a los mismos, una vez realizada la operación, en las cuentas anuales consolidadas del grupo o subgrupo.

Cuando no intervenga la empresa dominante, del grupo o subgrupo, y su dependiente, las cuentas anuales a considerar a estos efectos serán las del grupo o subgrupo mayor en el que se integren los elementos patrimoniales cuya Sociedad dominante sea española.

En estos casos la diferencia que se pudiera poner de manifiesto entre el valor neto de los activos y pasivos de la Sociedad adquirida, ajustado por el saldo de las agrupaciones de subvenciones, donaciones y legados recibidos y ajustes por cambios de valor, y cualquier importe del capital y prima de emisión, en su caso, emitido por la Sociedad absorbente se registra en reservas.

3. Gestión de los riesgos operativos y financieros

3.1 Descripción de los principales riesgos operativos

a) Riesgos derivados de la pandemia de COVID-19

La aparición del COVID-19 en China y su rápida expansión a un gran número de países durante los primeros meses de 2020, motivó que el brote vírico fuera calificado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud desde el pasado 11 de marzo. Las consecuencias de esta crisis sanitaria, así como de las medidas de confinamiento tomadas en gran parte del mundo con objeto de contener la propagación de infecciones causadas por el SARSCoV2, han afectado de forma significativa a la economía global, con un impacto muy negativo en las empresas del sector turístico y del transporte aéreo, como consecuencia de las radicales restricciones a las operaciones aéreas y a la movilidad de las personas durante las etapas de contención de la epidemia.

En este contexto, la Dirección de la Sociedad ha adoptado una serie de medidas que considera necesarias para afrontar las consecuencias, en buena parte impredecibles de esta situación sin precedentes con objeto de cubrir los riesgos más significativos que han sido identificados y que se detallan a continuación.

- **Riesgo operacional y de negocio**

El impacto de la crisis sanitaria en los aeropuertos del Grupo se inició a finales del mes de febrero, con la cancelación de los vuelos con los principales países afectados por la pandemia en aquel momento.

El 14 de marzo el Gobierno decretó el Estado de Alarma en España, que limitó la libre circulación de personas, introdujo medidas restrictivas al transporte y suspendió la apertura al público de los locales y establecimientos minoristas, a excepción de, entre otros, los establecimientos de alimentación, bienes de primera necesidad y farmacias.

En cumplimiento de estas medidas, referidas a la apertura de aquellos establecimientos imprescindibles para atender las necesidades esenciales de trabajadores, proveedores y pasajeros en la zona aire de las instalaciones, desde el 15 de marzo únicamente se mantuvieron abiertos algunos servicios de tiendas y restauración en los principales aeropuertos de la red: tiendas de conveniencia, estancos, farmacias, algún punto de restauración y máquinas vending.

El 17 de marzo los países miembros de la Unión Europea anunciaron el cierre generalizado de las fronteras terrestres exteriores y la prohibición de entrada a los ciudadanos de terceros países salvo por circunstancias excepcionales.

La vigencia del Estado de Alarma en España finalizó el 21 de junio, quedando permitida la movilidad sin restricciones dentro de las fronteras nacionales y, el 30 de junio, el Gobierno levantó las restricciones de viaje con los países asociados al espacio Schengen y los Estados miembros de la Unión Europea. Esta medida fue acompañada de la eliminación del período de cuarentena que debían guardar todos los viajeros que llegaban a España desde el extranjero.

El 2 de julio el Gobierno de España modificó los criterios de restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen, y adoptó la Recomendación del Consejo de la Unión Europea sobre terceros países y categorías de personas exentas de restricciones de viaje, independientemente de su lugar de procedencia.

Siguiendo esta Recomendación, los Estados miembros de la Unión Europea comenzaron a reabrir gradualmente sus fronteras en el mes de julio, tanto a los extranjeros no comunitarios como a los propios ciudadanos de la Unión Europea.

El empeoramiento de la situación epidemiológica y la aparición de rebrotes durante los meses de verano, llevó a los gobiernos de los distintos países europeos a endurecer las restricciones a la movilidad desde el mes de agosto. La revisión por la UE de la lista de terceros países para los que deben levantarse las restricciones de viaje, el cierre de los denominados corredores turísticos seguros establecidos entre destinos europeos, la recomendación de países a los que no viajar y el requerimiento de cuarentenas, han afectado negativamente a la evolución del tráfico.

En España, los rebrotes y las medidas señaladas han afectado especialmente a la evolución del tráfico con países como Reino Unido y Alemania desde mediados de agosto, truncando la recuperación que se inició en el mes de julio y provocando que el comportamiento del tráfico en el verano de 2020 no haya respondido a lo que hubiera sido la expectativa razonable. En julio, el volumen de pasajeros fue un 23,8 % del correspondiente al mismo mes de 2019, en agosto se recuperó el 30,4 % y en septiembre un muy modesto 20,1 %.

La llegada del otoño se tradujo en España, al igual que en la mayoría de países europeos y americanos, en una tendencia ascendente en el número de casos, que han hecho necesaria la puesta en marcha de toda una serie de nuevas restricciones a la movilidad, amparadas en una nueva declaración del estado de alarma por Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, por el que se declara el estado de alarma para contener la propagación de infecciones causadas por el SARS-CoV-2.

En la actualidad, la Comisión Europea está coordinando la gestión para la disponibilidad de vacunas para todos los Estados Miembros de la Unión Europea (UE) mediante el "Plan de vacunación frente a COVID-19". En este marco, en el que participa España activamente, se están firmando acuerdos adelantados de adquisición (APA, *Advance Procurement Agreements*) de vacunas con varias compañías farmacéuticas.

No obstante lo anterior, en las actuales circunstancias no se observan signos de repunte del tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.

En los aeropuertos gestionados por la Sociedad matriz, se ha registrado en 2020 un volumen de pasajeros de 75,8 millones (275,2 millones en 2019), que representa una caída interanual del 72,3%.

El comportamiento de los aeropuertos de Luton y de Brasil ha sido similar, aunque la evolución del tráfico ha sido diferente dependiendo de las regiones y su tipo de operativa. El Aeropuerto de Luton se ha visto ligeramente menos afectado que otros aeropuertos londinenses al tratarse de un aeropuerto tradicional de bajo coste (ha perdido 12,5 millones de pasajeros en el año 2020 que representa una caída interanual del 69,6%). Por lo que se refiere a los aeropuertos de Brasil, ubicados en la parte oriental del continente, si bien se vieron gravemente afectados al inicio de pandemia (han perdido 6,3 millones de pasajeros en 2020, lo que supone una caída interanual del 45,7%), se han visto favorecidos por el buen comportamiento del tráfico doméstico.

Como se ha descrito, el descenso de la actividad se hizo patente a finales de marzo y en respuesta al mismo, el Grupo actuó rápidamente para ajustar la capacidad de sus aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa y a las medidas de movilidad adoptadas por los distintos Gobiernos.

En lo relativo al negocio comercial, desde el 21 de junio se reinició progresivamente la actividad comercial en los aeropuertos de la red y, acompañando a la reapertura, Aena ha puesto en marcha en los aeropuertos de la red diversas medidas encaminadas a facilitar a los pasajeros el paso por las zonas comerciales, tiendas y establecimientos de restauración en condiciones de seguridad, cumpliendo las indicaciones sanitarias dictadas en cada momento por las autoridades. Entre estas medidas, cabe señalar las siguientes:

- Coordinar con los arrendatarios comerciales las aperturas escalonadas adaptadas al movimiento de pasajeros, el aforo máximo y las medidas de distanciamiento social.
- Coordinar las medidas de protección sanitarias para clientes y empleados, y el control del aforo máximo en las tiendas pasantes y en las tradicionales.
- Adaptación de las salas VIP al nuevo entorno operativo. Definición de las salas abiertas, el horario de apertura, el nivel de servicio, su aforo máximo, así como los nuevos *lay-out* para cumplir con la distancia de seguridad.
- Campañas de promoción para reactivar la comercialización de las salas VIP y los aparcamientos.

- En la actividad de alquiler de vehículos, los arrendatarios de esta actividad, en colaboración con Aena, han desarrollado e implementado protocolos de seguridad, limpieza e higiene, orientados al incremento del nivel de servicio asociado a la reactivación del tráfico.

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena S.M.E, S.A. inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante).

Estas negociaciones, en las que la Compañía ha formulado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, este proceso de negociación ha culminado el 18 de enero de 2021 con la siguiente propuesta realizada por la Compañía a los operadores comerciales de actividades de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA:

- Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 14 de marzo de 2020 (ambos incluidos) se aplicará la renta conforme a lo previsto en los contratos originales, esto es, una RMGA prorrateado por 74 días.
- Para el período comprendido entre el 15 de marzo de 2020 y el 20 de junio de 2020 (ambos incluidos) no se aplicará RMGA.
- Para el período comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 (ambos incluidos) se aplicará una RMGA resultante de aplicar una reducción de un 50% sobre la RMGA prevista en el contrato, prorrateada en los 194 días de este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.
- Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 8 de septiembre de 2021 (ambos incluidos) se aplicará un porcentaje del 50% de la RMGA prorrateada en los días devengados en este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.
- A partir del 9 de septiembre de 2021 (incluido) y hasta la finalización del contrato se reanudarán las condiciones previstas en la redacción original del mismo.
- Si la Compañía, para cumplir medidas impuestas por autoridades sanitarias, se hubiera visto obligada a cerrar algunas zonas de los aeropuertos, está dispuesta, si así se solicita y en el marco del acuerdo que se alcance, a reducir hasta un 100% de la RMGA correspondiente al número de días de cada anualidad en que no hubiera estado operativa la zona en que esté ubicado el local.

No obstante, a la espera de cerrar los acuerdos con aquellos operadores comerciales que afectan la citada propuesta y en aplicación de la NIIF 16 “Arrendamientos”, se han registrado contablemente los ingresos por las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA) de las líneas de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales, servicios financieros y publicidad correspondientes a 2020, por importe de 620,3 millones de euros, incluidas las correspondientes al periodo del estado de alarma por importe de 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. En el caso de que dichos contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones anteriormente mencionadas, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por dicha normativa para el caso de modificaciones contractuales. Por tanto, los incentivos y concesiones otorgados que se deriven directamente de la situación adversa ocasionada por el COVID-19 se tratarán como un cambio de estimación de forma prospectiva, desde el momento de la fecha efectiva de modificación del contrato, reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato (Ver Nota 13).

En aquellas actividades no sujetas a RMGA, los ingresos del ejercicio 2020 reflejan las medidas adoptadas por Aena al objeto de colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios, ante la situación generada por el COVID-19:

- La exención parcial de rentas fijas durante el período del Estado de Alarma a los operadores de las actividades de alquiler de vehículos, por importe de 18,6 millones de euros, del cual, a través de la linealización explicada anteriormente, se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 4,2 millones de euros.
- Con fechas de 29 y 30 de diciembre, se firmaron la novación de la mayor parte de los contratos existentes con los operadores de alquiler de vehículos. En esta novación principalmente se establece que, para el periodo comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2021 (ambos incluidos), el sistema para el cálculo de la renta fija mensual previsto en el anterior contrato se sustituye por uno de renta variable vinculado al número de pasajeros del Aeropuerto. Estas condiciones de variabilización de la renta fija se mantendrán hasta el 31 de diciembre de 2021 o hasta que se alcance el 95 % de los pasajeros declarados en el año 2019, lo que antes suceda, momento en el cual se recuperarán las condiciones de renta fija mensual del contrato. Esta modificación del contrato ha supuesto una reducción en la renta del período del 21 de junio de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020 de 28,6 millones de euros que, conforme a la contabilización explicada con anterioridad, permanecen en el balance adjunto como cuentas de periodificación a 31 de diciembre de 2020. Tal saldo se cancelará reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento del periodo restante del contrato, hasta el 22 de octubre de 2022.
- Las exenciones parciales de rentas fijas mensuales durante el período de alarma, del 15 de marzo al 20 de junio, correspondientes a servicios inmobiliarios, que han ascendido a 6,8 millones de euros. Esta medida ha supuesto un descuento del 75% para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes y empresas mantenedoras de handling, de oficinas, almacenes, y mostradores comerciales (incluyendo los mostradores comerciales de los tour-operadores y transportistas). A través de la linealización explicada anteriormente, se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 1,4 millones de euros.
- Adicionalmente, Aena aprobó a finales de abril el aplazamiento extraordinario de cobros por un período de seis meses, sujeto a determinadas condiciones, aplicable a los importes facturados desde la fecha del decreto del Estado de Alarma, 14 de marzo de 2020, y durante un periodo de 3 meses que finalizó el 14 de junio de 2020. En el ámbito de los operadores comerciales, esta medida les ha beneficiado en un importe aplazado de 19,5 millones de euros.

En el aeropuerto de Luton se ha procedido al cierre de áreas operativas en el edificio terminal en función del nivel de demanda. Entre el 22 de abril y el 1 de mayo, el terminal de pasajeros estuvo cerrado, aunque el aeropuerto permaneció abierto para vuelos de carga y de aviación general.

En los aeropuertos brasileños gestionados por ANB, a partir del segundo trimestre se redujeron los horarios operativos, así como el alcance de los contratos de servicios externalizados (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza y handling, entre otros).

Valoración de activos

Los riesgos de incorrección material relativos al importe recuperable de activos, las provisiones para pérdidas crediticias o los valores razonables, entre otros, han aumentado a causa del mayor nivel de incertidumbre en las estimaciones derivado de la situación económica actual.

El Grupo comprueba, siempre que haya un indicador de que estos activos podrían estar deteriorados, si el fondo de comercio, los activos intangibles, el inmovilizado material, las inversiones inmobiliarias y las inversiones financieras por puesta en equivalencia han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 4, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro.

Las medidas adoptadas en cada país para detener la expansión del coronavirus han supuesto en todos los aeropuertos de la red de Aena una reducción extraordinaria de su actividad e ingresos (Nota 5) y que se ha traducido en una fuerte disminución de los flujos de efectivo de explotación. Dichas circunstancias se consideran como indicadores de deterioro a los efectos señalados en el párrafo anterior.

En consecuencia, se ha procedido a la realización de dichos test de deterioro.

Las hipótesis clave y demás parámetros utilizados para determinar, durante el periodo, el importe recuperable de las unidades generadoras de efectivo, y las conclusiones alcanzadas del análisis realizado se detalla en la Nota 8 de las presentes notas a los estados financieros.

Riesgo de liquidez

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja del Grupo se han reducido de forma drástica en 2020.

Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia, el Grupo ha desplegado un plan de fortalecimiento de la misma, haciendo uso de las líneas de crédito disponibles y firmando nuevas operaciones de financiación.

- Aena S.M.E., S.A.

Entre los meses de abril y mayo, con el objetivo de reforzar la liquidez de la Sociedad dominante, Aena S.M.E., S.A. procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras por un importe conjunto de 2.325,6 millones de euros, alcanzando el objetivo de su plan de reforzamiento de la liquidez en respuesta a los efectos derivados de la propagación del COVID-19.

Con fecha 1 de diciembre de 2020, la Sociedad Dominante ha obtenido dispensas temporales de cumplimiento ("waivers") hasta, al menos, junio de 2022, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente a 31 de diciembre de 2020.

En estrecha relación con el ajuste de capacidad realizado en los aeropuertos, Aena implementó un plan de ahorro de costes para proteger la situación financiera Aena. Este plan estaba basado en la renegociación de los contratos de servicios operativos, la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales. La reducción de la salida de caja mensual promedio por gastos operativos se estimó en torno a 43 millones de euros.

El ajuste de la capacidad, el recorte de gastos y, por tanto, la disminución en la salida de caja operativa mensual se ha modulado en función de la evolución del tráfico, conforme a la cual, Aena está reabriendo terminales y espacios operativos en los aeropuertos en los que adaptó la capacidad a las necesidades concretas de la operativa. Los ahorros acumulados obtenidos durante el periodo abril-diciembre han ascendido a 404,7 millones de euros.

Asimismo, Aena suspendió temporalmente el programa de inversiones, estimando una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros. Desde junio, se reinició la ejecución del plan de inversiones de 2020.

Tal y como se indica en la nota 17 de la presente memoria, el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., en su reunión del pasado 30 de junio de 2020, acordó sustituir la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019 incluida en las cuentas anuales formuladas el 25 de febrero de 2020, cancelando la distribución del dividendo previsto con el objetivo de fortalecer la solvencia del Grupo y salvaguardar al máximo su liquidez en las actuales circunstancias que no permiten evaluar el impacto futuro de la crisis sanitaria del COVID-19 en la economía de los mercados en los que el Grupo opera.

El ajuste de capacidad, el recorte de gastos y, por tanto, la disminución en la salida de caja operativa mensual va siendo modulado en función de la evolución del nivel de tráfico.

La Sociedad dominante cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2020 de 1.141.265 miles de euros. Además, la Sociedad dispone de 124.370 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI y con 800.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo (Nota 20). Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de la Sociedad asciende a 31 de diciembre de 2020 a un total de 2.065 millones de euros a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los que al final del año, se encuentran disponibles 845 millones de euros, que, junto con la puesta en marcha de planes específicos para la gestión eficiente del Opex y Capex, permitirán afrontar futuras tensiones de liquidez.

- Luton

En el caso de Luton, para paliar los efectos de la importante reducción de actividad, se definió un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez. Las acciones desarrolladas han sido:

- Como hemos indicado anteriormente, se procedió al cierre de áreas operativas en el edificio terminal en función del nivel de demanda. Entre el 22 de abril y el 1 de mayo, el terminal de pasajeros estuvo cerrado, aunque el aeropuerto permaneció abierto para vuelos de carga y de aviación general.
- Ajustes en personal aprovechando, entre otras medidas, los programas establecidos por el gobierno británico para proteger el empleo.
- Revisión de los contratos de servicios y otros gastos de explotación. Entre marzo y diciembre el gasto se ha reducido en más de 31,4 millones de GBP, lo cual supone un 44% de ahorro.
- Retraso de la ejecución del CAPEX no imprescindible, reduciendo la inversión en 10,7 millones de GBP en 2020.
- Suspensión del pago del dividendo y diferimiento del pago de los intereses del préstamo de accionistas.
- Retraso del pago al fondo de pensiones previsto en marzo (11,8 millones de GBP) hasta diciembre, que ha sido aceptado por el Trustee.

Como consecuencia de la situación excepcional provocada por la Covid-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020, el subgrupo Luton excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales (waivers) respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020.

Es probable que en los próximos doce meses el subgrupo Luton vuelva a incumplir las ratios financieras indicadas. Por ello ha continuado negociando con las entidades financieras la ampliación de estas dispensas a 30 de junio de 2021 y a 31 de diciembre de 2021.

En caso de que finalmente no se obtuviera esta ampliación de las dispensas, se pondría de manifiesto un incumplimiento de las obligaciones contractuales que podría conducir a que las entidades financieras tuvieran el derecho de ejecutar las garantías asociadas a los contratos de financiación, entre las que se encuentran la prenda sobre las acciones de la concesionaria del aeropuerto, así como el inmovilizado (ver Nota 6).

En respuesta a este proceso y con el objetivo de reforzar la liquidez de Luton, con fecha 31 de julio de 2020 se formalizó una póliza de crédito por la que los accionistas de Luton (Aena y AMP) se comprometen a facilitar liquidez a Luton por importe de hasta 55 millones de libras. A cierre del ejercicio, no se ha dispuesto de cantidad alguna de dicha póliza.

El incumplimiento de las obligaciones anteriormente mencionadas no conllevaría responsabilidad adicional por parte de los accionistas.

En todo caso, la Dirección de Luton espera que, como resultado de la negociación en marcha con las entidades financieras, se vaya ampliando la dispensa de forma sucesiva para el semestre inmediatamente siguiente.

Asimismo, es destacable mencionar que la Compañía solicitó la activación del procedimiento de fuerza mayor especial (*Special Force Majeure*) contemplado en el contrato de concesión, que reconoce el derecho de la sociedad concesionaria al reequilibrio económico de la concesión. El procedimiento está suspendido mientras se están manteniendo conversaciones con el Municipio de Luton (LBC) sobre la aplicación del mismo. (Nota 23.b)

- ANB

También con el objetivo de garantizar la liquidez, la filial brasileña ANB implementó un plan de contingencia y ha llevado a cabo siguientes acciones:

- Reducción significativa de los horarios de apertura de cinco de los aeropuertos, en coordinación con las aerolíneas y las autoridades reguladoras.
- Revisión de los contratos de servicios exteriores, cuya actividad está en gran medida externalizada (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza, handling, entre otros).

- Las actuaciones de inversión también se paralizaron hasta el 23 de noviembre de 2020, aplicando la suspensión de obligaciones y plazos contractuales concedida por el regulador, la Agencia Nacional de Aviaçao Civil (ANAC).
- ANB ha apoyado la recuperación de la actividad con políticas comerciales que han propiciado la sostenibilidad de las operaciones de sus clientes a la vez que han contribuído a asegurar la continuidad del flujo de cobros.
- Para reforzar la liquidez ante los posibles efectos de la pandemia de la Covid-19 en la compañía, ANB dispuso el 30 de diciembre de 2020 de un préstamo por importe de 70.000 miles de reales brasileños (10.983 miles de euros al tipo de cambio de cierre) con un plazo de vencimiento de 18 meses. Este importe se mantiene en caja situando el saldo de efectivo a 31 de diciembre de 2020 en 69.579 miles de reales brasileños (10.917 miles de euros) (Nota 20) y en inversiones financieras temporales por importe de 122.239 miles de reales brasileños (19.179 miles de euros).

Considerando el tratamiento que hace el contrato de concesión de los hechos de fuerza mayor, las interpretaciones realizadas por las autoridades brasileñas sobre la pandemia COVID-19, así como la legislación aplicable al caso, la dirección de ANB formalizó en diciembre de 2020 ante ANAC la solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión, la cual se encuentra en revisión por el regulador.

Estas medidas han permitido mantener una continuidad en el flujo de cobros de ANB y han contribuido a la sostenibilidad de las operaciones de sus principales clientes.

En este sentido, la Tesorería del Grupo AENA asciende a 31 de diciembre de 2020 a un total de 1.225 millones de euros que, unido a la puesta en marcha de planes específicos para la gestión eficiente del Opex y Capex, y las facilidades crediticias mencionadas, permitirán afrontar futuras tensiones.

Riesgo sanitario

Es una prioridad para el Grupo colaborar con las medidas tendentes a evitar la propagación del Covid-19 y proteger la salud de sus trabajadores, proveedores, personal externo y pasajeros. Desde el inicio de la crisis sanitaria AENA ha creado Grupos de Recuperación Operativa (GRO) con objeto de identificar e implantar medidas para que los aeropuertos operen de manera segura y generen confianza a los pasajeros y trabajadores. Las medidas contempladas han sido coordinadas con el resto de actores del sector del transporte aéreo (compañías aéreas mediante sus principales asociaciones ALA e IATA, operadores de handling, concesionarios comerciales, etc.) y con los Ministerios de Transporte y Sanidad del Gobierno de España y la Comisión Europea. Además, Aena forma parte de activa del proyecto *Off the ground* de la Asociación Europea de Aeropuertos (*ACI Europe*).

Respecto a los controles sanitarios y operativos en los aeropuertos gestionados por Aena, conforme a lo establecido en la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, Aena, como gestora de la red de aeropuertos de interés general, debe poner a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior de España, de modo temporal, los recursos humanos, sanitarios y de apoyo, necesarios con el fin de garantizar el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos que gestiona, por lo que, en colaboración con el Ministerio de Sanidad, Aena gestiona actualmente los medios personales y materiales que realizan, a todos los pasajeros que llegan a España desde cualquier otro país, un control primario, consiste en la toma de temperatura mediante cámaras termográficas, la recogida de los datos de localización del pasajero y una inspección visual, así como un control secundario a los pasajeros que presentan síntomas. Adicionalmente, el Gobierno de España anunció la exigencia en los aeropuertos desde el pasado 23 de noviembre, de test PCR en origen a los pasajeros procedentes de países cuya situación epidemiológica sea de riesgo. Para dar cumplimiento a esta decisión, Aena colaborará con el Ministerio de Sanidad aportando los medios técnicos y humanos necesarios para esta nueva función.

Aena tendrá derecho a recuperar, en el marco del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), los costes efectivamente incurridos por la colaboración en la realización de los controles de sanidad en el entorno aeroportuario y las medidas operativas de seguridad e higiene adoptadas, descontando las posibles subvenciones u otro tipo de ayudas económicas que eventualmente pudiera recibir para llevar a cabo estas actividades previstas en la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deban adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19.

Las medidas propuestas que afectan a los trabajadores han sido desarrolladas localmente en cada uno de los centros de trabajo. Tras las declaraciones de pandemia y de estado de alarma en España, se han implantado procesos de teletrabajo en la medida que las diferentes funciones lo han permitido, medidas preventivas relacionadas con la limpieza, información y formación, medidas organizativas, pautas para la vuelta gradual a la actividad presencial, medios de protección, pruebas diagnósticas, evaluación de riesgos, etc., tomando decisiones individualizadas para cada tipo de puesto de trabajo con el objetivo de intentar preservar la salud de los empleados.

En cuanto al plan de inversiones, durante el periodo transcurrido en el estado de alarma, a partir del 14 de marzo de 2020, en que se paralizó la actividad del país, Aena suspendió, por razones de seguridad sanitaria y prudencia estratégica, temporalmente, la ejecución de sus contratos de obras y asistencias técnicas asociadas a las mismas. Los proyectos aeroportuarios requieren de la participación directa y continuada de un grupo multidisciplinar de profesionales de distintas empresas y organismos, cuya labor no resultaba compatible con el cumplimiento de las recomendaciones de las autoridades sanitarias para el control de la pandemia, ni con la legislación aprobada. Ante el nuevo contexto, Aena llevó a cabo un análisis y una revisión exhaustiva de todas las inversiones en marcha y planificadas, para adaptar su plan de inversiones a los diferentes escenarios, más realistas, en función de las necesidades que se presentan. Por tanto, fue necesario parar y analizar, de forma racional, los proyectos que irían asociados a dichas inversiones.

En el proceso de reanudación de la actividad, el aeropuerto de Londres Luton está implementando todas las orientaciones del Gobierno de Reino Unido en materia de seguridad sanitaria entre las que se incluyen el refuerzo de los servicios de limpieza, medidas de desinfección y otras como la instalación de señalización y medidas de protección específicas.

Acompañando la reanudación de la actividad, ANB ha implementado en todos sus aeropuertos, en coordinación con ANAC y con las autoridades sanitarias, medidas destinadas a garantizar la recuperación operativa de la actividad en óptimas condiciones de seguridad, como la realización de test a sus empleados y el refuerzo de los servicios de limpieza y mantenimiento de los sistemas de aire acondicionado, medidas de desinfección, e instalación de señalización específica.

Como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante 2020, el Grupo ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 53 millones de euros registrados en el epígrafe “Otros resultados” de la Cuenta de resultados. Adicionalmente, se han realizado inversiones en activos fijos por importe de 10,25 millones de euros.

El Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar en el marco del DORA los costes en los que incurra, como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19.

Riesgo Legal y regulatorio:

Este riesgo está relacionado con la incertidumbre sobre la interpretación de la legislación en el contexto de crisis actual y adecuación a los nuevos y continuos requerimientos legales, que podrían conllevar un incremento de la litigiosidad derivada de los conflictos con operadores, proveedores y clientes.

b) Riesgos relativos al Brexit

Tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit) y su materialización a partir del 31 de enero de 2020 mediante el acuerdo de retirada alcanzado por ambas partes, se consideran los siguientes riesgos cuya concreción final está sujeta a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan realizar a partir del 1 de enero de 2021:

- En 2020, el 10,9% (16,3% en 2019) de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. en España, tuvo su origen/destino en el Reino Unido, cerrando con un descenso del 81,6% respecto a 2019. Factores macroeconómicos tales como un menor crecimiento económico en el Reino Unido y/o la Unión Europea, mayor volatilidad en los mercados de divisas o la introducción de nuevas barreras comerciales pueden afectar al volumen de pasajeros.

- Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en la legislación europea que impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria, por lo que se podría cuestionar la titularidad europea de, entre otras, Iberia, Vueling, Iberia Express y easyjet para operar en España, tanto en rutas domésticas como europeas. El grupo IAG representó en 2020 el 31,4% del total del tráfico en la red de aeropuertos en España (28,7% en 2019), mientras que easyjet supuso el 4,0% en 2020 (6,5% en 2019). Las aerolíneas mencionadas han tomado diferentes medidas encaminadas al cumplimiento de dichos criterios que han sido ratificados por diferentes reguladores nacionales. Adicionalmente, el acuerdo de retirada de Reino Unido de la Unión Europea contempla el análisis de estos requisitos de propiedad y control de cara a una posible liberalización recíproca de los mismos.

- En el marco tarifario, la salida de Reino Unido de la Unión Europea podría afectar a la estabilidad de las tarifas de los vuelos con Reino Unido, ya que dejarían de considerarse como vuelos con destino al Espacio Económico Europeo (E.E.E.) y se aplicaría una tarifa de pasajero embarcado con destino internacional, lo que podría suponer subidas de alrededor de un 25 %. En este sentido, la Ley de Presupuestos Generales de 2021 contempla una medida que permite mantener la consideración a efectos de la tarifa de salida de pasajeros de estos vuelos, hasta el 28 de febrero de 2022

- Desde el punto de vista de los ingresos comerciales, la depreciación de la libra frente al euro implicaría una pérdida de poder adquisitivo de los pasajeros británicos, que podría afectar a las ventas de los concesionarios comerciales en los aeropuertos y, por lo tanto, a los ingresos de Aena S.M.E., S.A., si bien una parte importante de la actividad comercial de Aena S.M.E., S.A. está asegurada por los Mínimos Anuales Garantizados. Adicionalmente, los pasajeros británicos pasarían del régimen de Duty Paid al régimen de Duty Free.

- Inversiones, gastos y dificultades operativas causados por la reconfiguración de los flujos de pasajeros en los aeropuertos.

El Grupo ha evaluado los posibles escenarios derivados del Brexit concluyendo que es remota la probabilidad de que surja un deterioro derivado de la materialización de los riesgos descritos con anterioridad.

Los órganos de gestión de la Compañía han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto.

c) Riesgos regulatorios

AENA S.M.E., S.A. opera en un sector regulado y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de AENA. En particular, dicha regulación afecta a:

- Gestión de la red de aeropuertos con criterios de servicio público.
- Régimen de tarifas aeroportuarias.
- Medidas de seguridad aeroportuaria (*security*).
- Seguridad operativa (*safety*).
- Asignación de franjas horarias (*slots*).

El Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2017-2021, de acuerdo con la Ley 18/2014, establece obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones al Ingreso Máximo Anual por Pasajero.

La Ley 18/2014 introduce el mecanismo que rige la determinación de las tarifas aeroportuarias para el primer Documento de Regulación Aeroportuaria (“DORA”).

Con fecha 27 de enero de 2017, el Consejo de Ministros aprobó el DORA para el período 2017-2021, en el que se establecieron las condiciones mínimas de servicio en los aeropuertos de la red de AENA en el citado periodo, proporcionando un marco de regulación predecible a medio plazo que ha posibilitado la mejora de los niveles de eficiencia y competitividad de las operaciones aeroportuarias.

El DORA fue elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), tras la propuesta presentada por AENA y aprobada por su Consejo de Administración el 8 de marzo de 2016, y se ajustó a las condiciones y principios establecidos en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, recogiendo las obligaciones de AENA durante el citado periodo de 5 años, fijando entre otros, los siguientes aspectos:

- La senda tarifaria, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual (IMAP) que permite a AENA la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. El IMAP de AENA sufre una bajada anual del 2,22 % durante el periodo 2017-2021, a partir del 1 de marzo de 2017.
- Las inversiones que AENA debe realizar, y que responden a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. La inversión regulada, vinculada a los servicios aeroportuarios básicos, asciende en los 5 años a un total de 2.185 millones de euros (437,1 millones de euros de media anual). Adicionalmente, se definen un conjunto de proyectos de inversión considerados como estratégicos cuyo retraso en la ejecución supone una penalización el IMAP.
- Los niveles de calidad de servicio, así como un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar su cumplimiento. La penalización/bonificación máxima anual aplicable a AENA por este concepto supondría un ±2% del IMAP.
- La cuantía de los costes operativos reconocidos en el DORA 2017-2021 se ha estimado sin efecto precio y con carácter prospectivo, debiendo ser actualizados a través del índice P, por lo que cualquier desviación no excepcional como la actual presión inflacionista que puedan trasladar los proveedores de servicios, se considera riesgo del operador.

En una situación no excepcional, AENA asume el riesgo derivado del tráfico aéreo. No obstante, de acuerdo con el artículo 27 de la Ley 18/2014, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) podrá ser revisado por causas excepcionales durante su período de vigencia. En dicho artículo se consideran causas excepcionales "cualesquiera no imputables a Aena, S.A., que sean imprevisibles en el momento de la aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), siempre que tengan un efecto cierto y substancial sobre la viabilidad financiera de la red de aeropuertos de Aena, S.A., y así, entre otras, tendrán esta consideración reducciones anuales del tráfico de pasajeros en el conjunto de la red superiores al 10% ocasionadas por desastres naturales, actos terroristas o situaciones bélicas."

La Comisión Europea inició en el año 2012 un procedimiento de infracción al Reino de España para evaluar si se ha producido una transposición incorrecta de la Directiva 2009/12/CE, o una aplicación incorrecta del Reglamento (CE) nº1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad. La resolución de dicho procedimiento podría dar lugar a cambios en el marco regulatorio aplicable a las tarifas aeroportuarias.

El proceso de consultas del nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (DORA II) se está desarrollando, lo que podría conllevar cambios en sus tarifas e impactos derivados del nuevo contexto regulatorio. Se espera que este proceso de consultas se desarrolle hasta el 15 de marzo de 2021, fecha en la que Aena S.M.E., S.A. remitirá su propuesta final del DORA II. A continuación, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), como organismo regulador, solicitará los correspondientes informes preceptivos tanto a la Comisión Nacional de los Mercados y Competencia (aspectos económicos de la propuesta), a la Agencia Estatal para la Seguridad Aérea (aspectos técnicos y operativos) y a la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. La Ley establece que la fecha límite para la aprobación final por el Consejo de Ministros es el 30 de septiembre de 2021.

Adicionalmente, la actividad de AENA está regulada por normativa tanto nacional como internacional en materia de seguridad operacional, de personas o bienes y medioambiental, lo que podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de AENA, y/o requerir importantes desembolsos. AENA es una sociedad mercantil estatal y, como tal, su capacidad de gestión puede verse condicionada.

El principal accionista de AENA es una compañía perteneciente al Estado Español. El Estado Español continuará teniendo el control de las operaciones de AENA, y sus intereses podrían diferir de los de los demás accionistas.

d) Riesgos de explotación

La actividad del Grupo está directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, por lo que puede verse afectada por los siguientes factores:

- El negocio del Grupo está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas. En este sentido, y agravado por los efectos de la pandemia COVID-19, el Grupo puede verse afectado por factores macroeconómicos, políticos o de otra índole con impacto negativo en España y otros países, tanto aquellos que son origen/destino del tráfico como otros que son destinos turísticos competidores. Entre estos factores externos con impacto en el negocio aeronáutico se incluyen los riesgos derivados de la dependencia de compañías aéreas, posibles quiebras y fusiones de aerolíneas en un contexto de crisis, así como la competencia de nuevos medios de transporte o aeropuertos alternativos.
- El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por incidentes, accidentes y actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas) derivados de operaciones que podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que puedan suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio.
- Falta de adaptación a requisitos de seguridad sanitaria y su repercusión sobre la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación a otros aeropuertos, que afecten a la reputación de Aena o supongan incumplimientos.
- El Grupo depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades como consecuencia de ciberataques.
- Aena, sociedad matriz del Grupo, es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos (expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.
- El Grupo depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos. Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio por parte de estos proveedores pudieran tener un impacto en las operaciones.
- La actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados a la planificación y posterior desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas. En concreto, la inversión realizada por el Grupo en Brasil requiere de un análisis continuo de su recuperación y evolución de sus principales indicadores, que pueden verse afectados por las circunstancias del mercado/país en el que opera.
- Riesgo de que el Grupo sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal del Grupo.
- El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa.
- El Grupo está expuesto a riesgos relacionados específicamente con la actividad comercial. Los ingresos comerciales se ven afectados tanto por el volumen de pasajeros como por la mayor o menor capacidad de gasto de éstos. Adicionalmente, los cambios de tendencia en el consumo que afectan al sector y al mix de pasajeros, agravado por la reducción del tráfico aéreo, ha provocado un empeoramiento del negocio comercial en los aeropuertos, dando lugar a una mayor concentración de operadores comerciales, riesgos de impago y abandono de contratos.
- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de Aena y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros.

- El Grupo está expuesto a los efectos del cambio climático. Este riesgo conlleva impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los siguientes aspectos:

    - Cambios regulatorios que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono o reducción de la demanda.
    - Implantación de medidas relacionadas con la acción climática y la sostenibilidad 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. La normativa para la protección del medioambiente podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.

El año 2020 se inició en un contexto de emergencia climática y, pocas semanas después, estalló la crisis sanitaria vinculada a la pandemia de covid-19, que se ha extendido a lo largo del año y afectado a todos los sectores, turismo y aviación incluido, y en general a la movilidad de los ciudadanos de todo el mundo.

La urgencia por atajar la crisis sanitaria no ha desviado la preocupación a nivel mundial por el cambio climático y sus consecuencias, y desde las principales instituciones se aboga por orquestar una recuperación económica que permita abordar a la vez las consecuencias negativas de ambas situaciones: pandemia y lucha contra el cambio climático. Los logros alcanzados antes del inicio de la pandemia, con la presentación del 'Pacto Verde Europeo (Green Deal)' en la UE, el 'Marco de Energía y Clima' o la 'Declaración de la emergencia climática' en España, se refuerzan meses después con la vista puesta en la fase de "nueva normalidad". Así lo demuestran, por ejemplo, iniciativas españolas como el Proyecto de 'Ley de Cambio Climático y transición energética' y el 'Plan Nacional Integrado de Energía y Clima' (PNIEC) o la ya ratificada 'Hoja de Ruta del Hidrógeno'. Retos a los que la esfera empresarial se ha sumado de forma muy activa.

En línea con esta tendencia, para Aena la situación creada por la covid-19 no ha supuesto un freno en su compromiso con la sostenibilidad, que incluso ha sido reforzada adelantando y ampliando los hitos relacionados con su descarbonización. La Compañía define su nueva hoja de ruta consciente de que la recuperación solo puede ser verde, y apuesta por la sostenibilidad, la protección del entorno, la descarbonización y la emergencia climática como asuntos claves en su gestión.

Tal y como se recoge en el apartado 2.1 Modelo de gestión ambiental sostenible del capítulo Estado de Información No Financiera del Informe de gestión integrado 2020, en 2020, yendo más allá, la Junta General de Accionistas aprobó los principios del Plan de Acción Climática de Aena, que incluye actuaciones para la mitigación de los efectos del cambio climático, así como el seguimiento de los indicadores establecidos para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización. Su evolución, así como el grado de avance de sus medidas serán aprobados anualmente. De esta manera, la Compañía se ha convertido en la primera empresa del mundo que someterá cada año a votación en la Junta de Accionistas su Plan de Acción contra el Cambio Climático. Este Plan de Acción Climática consiste en un plan plurianual, alineado con:

• Los "objetivos de sostenibilidad del cambio climático" basados en requisitos regulatorios a nivel europeo y nacional, así como los objetivos del Acuerdo de Paris.
• Las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación Financiera Relacionada con el Clima (TCFD).
• La Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad y las directrices derivadas del suplemento de información climática de la Comisión Europea, incluido en la Directiva 2014/95 / UE del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece una descripción de las políticas, resultados y riesgos relacionados con cuestiones ambientales.

Los órganos de gestión del Grupo han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto.

3.2 Descripción de los principales riesgos financieros

La operativa del Grupo Aena expone al mismo a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. En determinados casos, el Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

El Consejo de Administración proporciona políticas para la gestión del riesgo global, así como para áreas concretas como riesgo de tipo de cambio, riesgo de tipo de interés, riesgo de liquidez, empleo de derivados e inversión del exceso de liquidez.

Existe un contrato de reconocimiento de deuda financiera entre AENA S.M.E., S.A. y su matriz ENAIRE, con origen en la Aportación no dineraria que dio lugar a la creación de Aena Aeropuertos, S. A. (ver Nota 1), por el cual se asumió inicialmente el 94,9 % de la deuda bancaria de la matriz. Con fecha 29 de julio de 2014 dicho contrato fue novado según se explica en la Nota 20.

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

a) Riesgo de mercado

i. Riesgo de tipo de cambio

El Grupo está expuesto a fluctuaciones de tipo de cambio que pueden afectar a sus ventas, resultados, fondos propios y flujos de caja, derivados fundamentalmente de:

1. Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia) (véase Nota 2.2).
2. Operaciones realizadas por empresas asociadas y otras partes vinculadas que desarrollan su actividad en países cuya moneda es distinta del euro (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia).
3. Préstamos concedidos en moneda extranjera. En relación al préstamo concedido a LLAHL II en libras, la Sociedad sigue regularmente la evolución del tipo de cambio y estudiará en su caso, la contratación de coberturas que eviten la fluctuación de la libra versus el euro.

En el ejercicio 2020 se ha registrado una ganancia por importe de 1.350 miles de euros (2019: ganancia de 2.774 miles de euros) por diferencias de cambio asociada a un préstamo entre compañías del grupo denominado en libras (Notas 20 y 31).

En la inversión inicial realizada para la constitución de la sociedad brasileña Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. ("ANB"), se formalizaron contratos *currency forward* "NDF" que son los empleados como cobertura de valor razonable del riesgo de tipo de cambio de la moneda extranjera en los compromiso en firme de adquisición de un negocio en determinados países.

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante recursos ajenos denominados en las correspondientes monedas extranjeras. En particular, respecto a la operativa del aeropuerto de Luton, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en libras, se da una cobertura natural de su negocio.

ii. Riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo y en el valor razonable

El riesgo de tipo de interés del Grupo surge de la deuda financiera. Los préstamos emitidos a tipos variables exponen al Grupo a riesgo de tipo de interés de los flujos de efectivo. Los préstamos a tipo de interés fijo exponen al Grupo a riesgos de tipo de interés de valor razonable.

Los gastos financieros se deben, principalmente, a la deuda financiera reconocida con la empresa matriz. El Grupo tiene también gastos financieros derivados de deuda con entidades de crédito (ver Nota 20).

El objetivo del Grupo en la gestión de tipo de interés es la optimización del gasto financiero dentro de los límites de riesgo establecidos, siendo las variables de riesgo el Euribor a tres y seis meses, principal referencia para la deuda a largo plazo.

Adicionalmente, se calcula el valor del riesgo de gasto financiero para el horizonte temporal de las proyecciones y se establecen escenarios de evolución de tipos para el período considerado.

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver Nota 12). El 10 de junio 2015 la Sociedad matriz contrató una operación de cobertura de tipo de interés de tipo variable a tipo fijo, por un importe nocional de 4.195,9 millones de euros para cubrir parte de su exposición a dicha deuda con la matriz ENAIRE. El diferencial (spread) medio sobre Euribor a tres y seis meses de esos préstamos es de 1,0379 %. El tipo fijo de ejecución fue 1,9780 %. El objetivo de la operación fue disponer de un marco estable de tipos de interés en el período DORA 2017-2021. A 31 de diciembre de 2020, el importe total del pasivo por estas permutas de tipo de interés asciende a 128.479 miles de euros (2019: 125.777 miles de euros) (Nota 12).

El Grupo, a través de su filial LLAAH III, está expuesto a deuda nominada en Libras Esterlinas y referenciada al LIBOR en sus relaciones de cobertura, que están sujetas a la reforma de los tipos de interés. La totalidad de la deuda referenciada al LIBOR GBP está cubierta por permutas de tipos de interés (SWAPS) cuyo nocional asciende a 80 millones de libras (véanse Notas 12 y 20).

El Grupo ha vigilado atentamente el mercado y el trabajo de los diversos grupos de la industria que gestionan la transición a los nuevos tipos de interés de referencia. Esto incluye los anuncios realizados por los organismos reguladores del LIBOR (incluida la Financial Conduct Authority (FCA) y la US Commodity Futures Trading Commission) con respecto a la transición desde el LIBOR (incluidos LIBOR GBP, LIBOR USD y LIBOR JPY) al Sterling Overnight Index Average Rate (SONIA), el Secured Overnight Financing Rate (SOFR), y el Tokyo Overnight Average Rate (TONA), respectivamente.

En respuesta a estos anuncios, el Grupo ha establecido un programa de transición en el que interviene el área de Tesorería y Finanzas bajo la supervisión del Director Financiero. El objetivo del programa es definir en qué áreas del negocio existen exposiciones al LIBOR, y preparar y presentar un plan de acción para permitir una transición fluida hacia tipos de referencia alternativos. El Grupo finalizará la transición al tipo SONIA durante el año 2021.

Ninguno de los contratos vigentes del Grupo referenciados a LIBOR GBP incluyen provisiones alternativas sólidas y adecuadas para una interrupción de los tipos de interés referenciados. Los distintos grupos de trabajo en la industria están trabajando en un lenguaje alternativo para distintos instrumentos y diferentes tipos, que el Grupo está supervisando minuciosamente y que aplicará cuando corresponda.

El Grupo mantiene una relación continua con las Entidades Financieras *Arrangers* de la deuda actual para gestionar los pasivos bancarios afectados al tipo LIBOR GBP.

A 31 de diciembre de 2020 si el tipo de interés de los préstamos a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el beneficio antes de impuestos del año habría sido 4.409 miles de euros mayor y 4.409 miles de euros menor, respectivamente (en 2019: 1.473 miles de euros mayor y 1.473 miles de euros menor, respectivamente).

Como consecuencia de todo ello, la composición de deuda por tipos, a 31 de diciembre de 2020 se mantiene en 70 % de deuda a tipo fijo, frente a un 30 % variable (a 31 de diciembre de 2019: 87 % fijo y 13 % variable), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito del Grupo se origina por el efectivo y otros activos líquidos equivalentes, los instrumentos financieros derivados y depósitos en bancos e instituciones financieras, así como por la exposición al crédito de las cuentas comerciales a cobrar y las transacciones acordadas.

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas, y se suele cobrar al contado o por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. El Grupo tiene, a 31 de diciembre de 2020, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Balance, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio aeronáutico por importe de 221.900 miles de euros y del curso normal del negocio comercial por importe de 543.720 miles de euros, lo que hace un total de 765.620 miles de euros (504.496 miles de euros al cierre del ejercicio anterior).

El 5 de marzo de 2011 se publica en el BOE la Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea, por la que se aprueba que para la gestión, liquidación y el cobro de todas las prestaciones patrimoniales de carácter público de AENA o sus filiales podrán utilizar para la efectividad del cobro la vía de apremio, cuya gestión se realizará por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

No se han excedido los límites de crédito durante el ejercicio, y la dirección no espera ninguna pérdida no provisionada por el incumplimiento de estas contrapartes.

c) Riesgo de liquidez

Las principales variables de riesgo son: limitaciones en los mercados de financiación, variaciones en la inversión prevista y reducción de la generación de flujo de efectivo.

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos. Adicionalmente, tal y como se refleja en el punto 3.1 de la presente nota, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja del Grupo se han reducido de forma drástica en 2020. Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia, la Sociedad ha desplegado un plan de fortalecimiento de la misma, haciendo uso de las líneas de crédito disponibles y firmando nuevas operaciones de financiación. Esta situación unida a la reducción sustancial de costes y de inversiones, han tenido un efecto positivo en la generación de caja del Grupo. A 31 de diciembre de 2020 el Grupo presenta un fondo de maniobra positivo de 347.751 miles de euros (negativo en 2019: 1.327.773 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 714.571 miles de euros (2019: 2.766.248 miles de euros), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos y que la Sociedad prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. La Sociedad hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

La Sociedad dominante cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2020 de 1.141.265 miles de euros. Además, la Sociedad dispone de 124.370 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI y con 800.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo (Nota 20c). Esta disponibilidad de caja y y facilidades crediticias de la Sociedad asciende a 31 de diciembre de 2020 a un total de 2.065 millones de euros a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los que al final del año, se encuentran disponibles 845 millones de euros, que, junto con la puesta en marcha de planes específicos para la gestión eficiente del Opex y Capex, permitirán afrontar futuras tensiones.

A 31 de diciembre de 2019 Aena S.M.E., S.A. mantenía 409.000 miles de euros disponibles en una línea de crédito sindicada, con vencimiento a largo plazo (Nota 20c); 741.000 miles de euros disponibles de su Programa de Pagarés a corto plazo (ECP) emitido el 30 de octubre de 2019; 400.000 y 86.460 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con BEI y 150.000 miles de euros de financiación disponible con Unicaja. Además la Sociedad contaba con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2019 de 149.375 miles de euros.

El subgrupo dependiente LLAH III ha dispuesto de la totalidad de la línea de crédito en 2020 (2019: 36 millones de libras esterlinas no dispuestas).

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los flujos de efectivo correspondientes a las salidas de caja previstas para los pasivos financieros y otras cuentas a pagar vinculados al Grupo y por los pasivos financieros relacionados con el préstamo con ENAIRE. La clasificación de las deudas con las entidades financieras se ha realizado y se ajusta al calendario de vencimientos y a las cláusulas incluidas en los respectivos contratos de financiación con dichas entidades en función de los hechos que pudieran afectar a cada contrato.

A 31 de diciembre 2020	2021	2022	2023	2024	2025	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 20)	546.349	535.836	514.364	512.641	649.777	1.949.894	**4.708.861**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE (Nota 34.f)	11.656	-	-	-	-	-	**11.656**
Préstamos con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	50.000	530.000	480.000	255.000	555.000	855.630	**2.725.630**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	3.370	-	-	-	-	-	**3.370**
Programa ECP AENA (Nota 20.b)	55.000	-	-	-	-	-	**55.000**
Préstamos LLAH III (Nota 20.b) (**)	3.680	-	-	122.354	20.022	291.425	**437.481**
Préstamos con entidades de crédito ANB (Nota 20.b)	7.241	3.620	-	-	-	-	**10.861**
Entidades Públicas acreedoras por concesión AIRM (Nota 20)		-	-	-	-	48.756	**48.756**
Pasivos por arrendamientos Aena(Nota 20)	5.257	5.552	5.726	2.164	1.881	-	**20.580**
Pasivos por arrendamiento LLAH III (Nota 20)	676	264	435	505	583	18.797	**21.260**
Pasivos por arrendamiento ANB (Nota 20)	171	122		-	-	-	**293**
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)		-	55.815	-	-	-	**55.815**
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III (Nota 20)	428	-	-	-	-	-	**428**
Otros pasivos financieros (Nota 20)	23.934	35.239	16.607	10.361	42.588	33.927	**162.656**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto) (Notas 10, 19)	406.747	-	-	-	-	-	**406.747**
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	76.047	67.313	57.724	46.861	36.857	114.349	**399.151**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	16.918	16.918	16.918	15.138	11.854	24.629	**102.375**
Intereses Préstamo participativo LLAH III	4.465	4.465	4.013	-	-	-	**12.943**

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2020.

(**) Se han detallado los vencimientos contractuales de los pasivos por los préstamos de Luton clasficados en el balance como pasivos corrientes puesto que actualmente se están negociando los conventants establecidos en los contratos de financiación habiéndose obtenido una dispensa temporal (waiver) de los mismos (Nota 20.b).

A 31 de diciembre 2019	2020	2021	2022	2023	2024	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE (Nota 20)	633.619	546.349	535.836	514.364	512.641	2.599.670	**5.342.479**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE (Nota 34.f)	13.162	-	-	-	-	-	**13.162**
Préstamos con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	391.000	-	50.000	50.000	50.000	100.000	**641.000**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA (Nota 20.b)	40	-	-	-	-	-	**40**
Programa ECP AENA (Nota 20.b)	159.000	-	-	-	-	-	**159.000**
Préstamos LLAH III (Nota 20.b)	3.543	-	-	-	86.977	326.715	**417.235**
Entidades Públicas acreedoras por concesión AIRM (Nota 20)	-	-	-	-	-	47.222	**47.222**
Pasivos por arrendamientos Aena(Nota 20)	5.056	5.293	5.521	5.694	2.161	1.913	**25.638**
Pasivos por arrendamiento LLAH III (Nota 20)	4.764	3.264	3.253	3.565	3.782	23.222	**41.850**
Pasivos por arrendamiento ANB (Nota 20)	134	134	-	-	-	-	**268**
Préstamos con accionistas LLAH III (Nota 20.b)	-	-	-	54.518	-	-	**54.518**
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III (Nota 20)	418	-	-	-	-	-	**418**
Otros pasivos financieros (Nota 20)	28.318	21.736	19.386	16.382	10.776	77.919	**174.517**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto) (Notas 10, 19)	526.943	-	-	-	-	-	**526.943**
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)	70.581	62.617	55.490	47.716	40.030	120.352	**396.786**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III	17.151	16.549	16.549	16.549	15.307	39.709	**121.814**
Intereses Préstamo participativo LLAH III	4.631	4.631	4.631	3.907	-	-	**17.800**

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2019.

El detalle de los préstamos de AENA S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual a 31 de diciembre de 2020 y a 31 de diciembre de 2019, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas (ver Nota 12) es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de 2020		31 de diciembre de 2019	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	2.204.557	0,37	736.602	0,21
Fijo	5.229.933	1,32	4.855.878	1,40
TOTAL	**7.434.490**	**1,07**	**5.592.480**	**1,25**

3.3 Gestión del capital

Los objetivos del Grupo a la hora de gestionar capital son salvaguardar la capacidad del mismo para continuar como un negocio en marcha y así poder proporcionar rendimiento al accionista y mantener una estructura de capital óptima para reducir el coste de capital.

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función del ratio de endeudamiento. (ver Nota 20).

Adicionalmente, en el marco del Plan Estratégico 2018-2021, el Consejo de Administración de AENA aprobó una política de retribución a los accionistas consistente en la distribución como dividendos de un importe equivalente al 80% del beneficio neto individual anual, excluyendo partidas extraordinarias. Esta política se aprobó para la distribución de beneficios de los ejercicios 2018, 2019 y 2020. No obstante, el Consejo de Administración podría modificarla si concurrieran circunstancias excepcionales, en los términos que se detallan en la propia política, tal y como ocurrió en la reunión del Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. del pasado 30 de junio de 2020, en la que se acordó sustituir la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019 incluida en las cuentas anuales formuladas el 25 de febrero de 2020, cancelando la distribución del dividendo previsto con el objetivo de fortalecer la solvencia del Grupo y salvaguardar al máximo su liquidez en las actuales circunstancias que no permiten evaluar el impacto futuro de la crisis sanitaria del COVID-19 en la economía de los mercados en los que el Grupo opera (Notas 3.1 y 17).

4. Estimaciones y juicios contables

La preparación de las Cuentas anuales consolidadas bajo NIIF requiere la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados. Las estimaciones y las hipótesis realizadas se basan, entre otros, en la experiencia histórica u otros factores, incluidas expectativas de sucesos futuros, considerados razonables bajo los hechos y circunstancias considerados a la fecha de estado de situación financiera. Los resultados reales podrían resultar diferentes de los estimados,

La comprensión de las políticas contables para estos elementos es importante para la comprensión de las cuentas anuales consolidadas. A continuación se proporciona mayor información con respecto a las estimaciones y supuestos utilizados para estos elementos de acuerdo con las NIIF, que debe considerarse conjuntamente con las notas de las Cuentas anuales consolidadas.

Las políticas contables más críticas, que reflejan las asunciones y estimaciones de gestión significativas para determinar importes en las Cuentas anuales consolidadas, son las siguientes:

a) Deterioro de activos no corrientes

El Grupo comprueba anualmente si los activos intangibles, el inmovilizado material y las inversiones inmobiliarias han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.8, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro. La identificación y agrupación de las UGE está basada en la generación de ingresos y de flujos de efectivo identificables para estos grupos de activos, así como en ciertas otras hipótesis basadas en cómo la dirección gestiona dichos activos y en el marco regulatorio a ellos aplicable. Asimismo, los importes recuperables de las UGE se han determinado basándose en cálculos del valor en uso y se obtienen a través de proyecciones mediante la aplicación de técnicas de valoración que requieren el ejercicio de juicio por parte de la Dirección del Grupo y el uso de estimaciones de, entre otras, resultados, proyecciones de inversiones y de capital circulante, tasas de descuento y tasas de crecimiento. Cambios y variaciones en una o más de dichas hipótesis podrían afectar la identificación de las UGE y la estimación del importe recuperable utilizado a efectos de comprobar el deterioro de las mismas. En conclusión, existe una alta complejidad en la realización de los test de

deterioro, un elevado grado de juicio en la estimación de las hipótesis clave, así como cierta incertidumbre asociada a las mismas.

b) Vidas útiles de inmovilizado material

La contabilización de inversiones en inmovilizado material implica la realización de estimaciones para determinar la vida útil de los elementos de Inmovilizado material a los efectos de su amortización. La determinación de las vidas útiles está asociada a estimaciones relacionadas con el nivel de utilización de los activos y con la evolución tecnológica esperada de los mismos. Las hipótesis respecto al nivel de utilización, marco tecnológico y su desarrollo futuro implican un grado significativo de juicio, teniendo en cuenta que estos aspectos resultan de difícil previsión. Cambios en el nivel de utilización de los activos o variaciones en su evolución tecnológica podrían resultar en revisiones de las vidas útiles y, consecuentemente, en la amortización de los mismos.

c) Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes

Las provisiones se reconocen cuando es probable que una obligación presente, fruto de sucesos pasados, dé lugar a una salida de recursos y el importe de la obligación se puede estimar de forma fiable. El Grupo realiza una estimación de los importes a liquidar en el futuro en relación con compromisos laborales, expropiaciones, litigios pendientes, impuestos, actuaciones medioambientales u otros pasivos. Dichas estimaciones están sujetas a interpretaciones de los hechos y circunstancias actuales y futuros y a la correspondiente estimación de los impactos financieros derivados de dichos hechos y circunstancias.

d) Valor razonable de instrumentos financieros derivados

El Grupo utiliza instrumentos financieros derivados con el fin de mitigar los riesgos derivados principalmente de las variaciones de los tipos de interés asociados a su financiación. Los instrumentos financieros derivados se reconocen al inicio del contrato a su valor razonable, ajustando dicho valor con posterioridad en cada fecha de cierre.

Los datos que se utilizan para calcular el valor razonable de los instrumentos financieros derivados se basan en datos observables de mercado que estén disponibles, ya sea sobre la base de precios de cotización de mercado o mediante la aplicación de técnicas de valoración (Nivel 2). Las técnicas de valoración utilizadas para calcular el valor razonable de los instrumentos financieros derivados incluyen el descuento de flujos de caja futuros asociados a los mismos, utilizando suposiciones basadas en las condiciones del mercado a la fecha de la valoración o el uso de precios establecidos para instrumentos similares, entre otros. Estas estimaciones se basan en información de mercado disponible y técnicas de valoración adecuadas. El uso de diferentes hipótesis de mercado y/o técnicas de estimación puede tener un efecto significativo sobre los valores razonables calculados.

e) Provisiones por obligaciones con el personal

El cálculo del gasto por pensiones, y otros gastos por prestaciones posteriores a la jubilación requiere la aplicación de varias hipótesis. El Grupo Aena estima al cierre decada ejercicio la provisión necesaria para hacer frente a los compromisos por pensiones y obligaciones similares, de acuerdo con el asesoramiento de actuarios independientes. Los cambios que afectan a dichas hipótesis pueden dar como resultado diferentes importes de gastos y pasivos contabilizados. Las hipótesis más importantes son la inflación, la edad de jubilación y la tasa de descuento utilizada. Los cambios en dichas hipótesis tendrán unimpacto sobre los gastos y pasivos futuros por pensiones.

f) Criterios de reconocimiento de ingresos regulados en el período DORA.

De acuerdo con los criterios indicados en la Nota 2.21, estos ingresos se reconocen en el momento de la prestación del servicio aeroportuario, por el importe correspondiente a la tarifa regulada aplicable bajo DORA.

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la dirección para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en la experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera el Grupo, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre, y, por tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas, en especial, teniendo en cuenta las dificultades añadidas consecuencia de los impactos derivados de la crisis sanitaria provocada por la pandemia del COVID-19. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

A pesar de que estas estimaciones se han realizado en función de la mejor información disponible al cierre de cada ejercicio sobre los hechos analizados, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, conforme a lo establecido en la NIC 8, de forma prospectiva reconociendo los efectos del cambio de estimación en la correspondiente cuenta de resultados consolidada. Las políticas contables más significativas del Grupo se describen con mayor detalle en la Nota 2.

- *Incertidumbre relacionada con la evolución de la pandemia provocada por el COVID-19.*

La actividad del Grupo se ha visto drásticamente afectada por esta crisis de origen sanitario. La expansión de la pandemia en todo el mundo y, especialmente en Europa en los últimos meses de 2020, ha obligado a establecer nuevas restricciones a la movilidad que han exacerbado la caída de la actividad del transporte aéreo. Los principales organismos aeronáuticos internacionales (OACI, IATA y ACI) confirman que el derrumbe del volumen de pasajeros global en el sector no tiene precedentes históricos. En el medio-largo plazo, estos organismos estiman que Europa no recuperará los niveles de actividad de 2019 hasta algún momento del amplio periodo comprendido entre 2024-2027.

Entre los últimos avances en la lucha contra esta pandemia, a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, caben destacar la mayor eficacia de las medidas tomadas para controlar la expansión del virus basadas en un mayor conocimiento de las circunstancias en las que éste se transmite, la mejora en los tratamientos terapéuticos para combatir esta enfermedad y, especialmente, el comienzo de las campañas de vacunación en varios países.

No obstante lo anterior, en las actuales circunstancias no se observan signos de recuperación en el tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.

En el escenario actual, los administradores de la Sociedad dominante consideran, que si bien existe una fuerte incertidumbre sobre las consecuencias de este excepcional proceso que podrían tener un impacto más o menos significativo en la situación financiero/patrimonial del Grupo, en ningún caso se pondrá en riesgo la aplicación del principio de empresa en funcionamiento dada su solvencia financiera y demás condiciones de las que parte, así como las medidas que se han adoptado con objeto de realizar un fuerte ajuste operativo y económico, descritas en la nota 3, y las que aún podrían adoptarse en un futuro en el caso de que las circunstancias lo requieran.

5. Información financiera por segmentos

El Grupo desarrolla sus actividades de negocios basándose en la siguiente clasificación: Aeropuertos, Servicios inmobiliarios, Internacional y SCAIRM.

El segmento de Aeropuertos recoge sustancialmente las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos que se detallan en la Nota 1 y se identifican en la actividad denominada aeronáutica. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos, que se identifican en la actividad denominada Comercial, de acuerdo con los criterios explicados en la Nota 2.21 de las Cuentas Anuales consolidadas.

El segmento de Servicios inmobiliarios incluye sustancialmente la explotación por el Grupo de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en dichas terminales.

Las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. se corresponde con la actividad de desarrollo internacional del Grupo que consiste en inversiones en otros gestores aeroportuarios, principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia (ver Nota 2.2).

Tradicionalmente, la información internacional ha sido desglosada como un único segmento dado que ningún componente internacional aportaba un volumen superior al 10% de los ingresos ordinarios, el resultado y los activos de las cuentas anuales consolidadas. En el ejercicio 2020, las sociedades del Grupo LLAH III (Reino Unido) y ANB (Brasil) han superado dicho umbral de modo que se ha considerado necesario informar de las operaciones de dichas sociedades en segmentos diferenciados. En conclusión, los datos que se encontraban en el ejercicio 2019 incluidos en Internacional, han sido desglosados a un nivel de detalle mayor en el ejercicio 2020.

El segmento SCAIRM se corresponde con la actividad de la Sociedad "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." que se considera, asimismo, una única unidad generadora de efectivo en sí misma.

El Presidente y Consejero Delegado es la máxima autoridad en la toma de decisiones operativas. El Grupo ha determinado los segmentos operativos basándose en la información que revisa el Presidente y Consejero Delegado a efectos de asignar recursos y evaluar el rendimiento.

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA (definido como el resultado antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones, es decir, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado). Durante los ejercicios 2020 y 2019, el EBITDA calculado de la manera explicada anteriormente, ha sido ajustado por los deterioros y bajas de inmovilizado.

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2020 y 2019 se obtiene del sistema de contabilidad analítica del Grupo, y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estas Cuentas anuales consolidadas. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones.

La contabilidad analítica del grupo se basa en la metodología de costes ABC (*Activity Based Costing)* para la determinación del coste de los servicios prestados, tanto aeroportuarios como comerciales.

Esta metodología establece la asignación de gastos según su naturaleza a las distintas actividades definidas en el modelo que son tanto operativas como de apoyo, bajo la premisa de que los servicios consumen actividades y éstas a su vez consumen recursos.

Atendiendo a la filosofía del ABC, las actividades de apoyo técnico y administrativo recogen básicamente el conjunto de gastos indirectos o generales que son necesarios para el funcionamiento operativo de los aeropuertos. Las actividades de apoyo vuelcan su coste a las actividades operativas y éstas a su vez reparten el suyo a los servicios prestados mediante criterios de reparto objetivos y causales.

Las asignaciones de costes se realizan mediante relaciones causa-efecto a lo largo de todo el modelo, de modo que el resultado obtenido es el fiel reflejo de la realidad operativa y de gestión de la organización.

Por otra parte, los gastos de la unidad corporativa son asignados de acuerdo con la misma metodología ABC. Las actividades definidas en el modelo corporativo son el reflejo del organigrama del grupo y, por tanto, define dichas actividades como unidades consumidoras de recursos. Cada dirección asigna los gastos en origen (personal, gastos corrientes, amortizaciones, etc.) según su naturaleza a las distintas actividades definidas, estableciendo de este modo el consumo de recursos por actividades.

Una vez obtenido el coste por actividad, el modelo establece relaciones causa-efecto entre las actividades y los objetos finales de coste mediante distintos criterios de reparto, atribuyendo de este modo el consumo de recursos a los servicios prestados y por ende a los segmentos de negocio.

En la información financiera por segmentos a 31 de diciembre de 2020 se han ajustado los costes de acuerdo a la Resolución del DORA de 27 de enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los costes de la actividad aeroportuaria se han reducido en 38,4 millones de euros (incluyendo el coste de capital al 6,98%) con el siguiente desglose: Personal 1,7 millones de euros; Amortización 11,4 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 12 millones de euros y Coste de Capital 13,3 millones de euros. Por tanto, se ha procedido a minorar en los datos anuales de 2020 el coste de la actividad aeronáutica en 21,9 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad "Comercial".

En la información financiera por segmentos a 31 de diciembre de 2019 se han ajustado los costes de acuerdo a la Resolución del DORA de 27 de enero de 2017. De conformidad con dicho documento y con fines regulatorios, los

costes de la actividad aeroportuaria se han reducido en 38,5 millones de euros (incluyendo el coste de capital al 6,98 %) con el siguiente desglose: Personal 1,6 millones de euros; Amortización 11,4 millones de euros; Otros Gastos de Explotación 12 millones de euros y Coste de Capital 13,5 millones de euros. Por tanto, se ha procedido a minorar en los datos anuales de 2019 el coste de la actividad aeronáutica en 23,5 millones de euros en gastos de explotación por la citada reasignación de costes, traspasándose dichos gastos a los servicios sujetos a precio privado incluidos en la actividad "Comercial".

La conciliación del EBITDA y el EBITDA ajustado con el Resultado del ejercicio para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2020 y el 31 de diciembre de 2019 es la siguiente:

Concepto	**31 de diciembre de 2020**	**31 de diciembre de 2019**
Total EBITDA ajustado	**828.495**	**2.775.644**
Deterioros y bajas de inmovilizado	(113.924)	(9.396)
Total EBITDA segmentos	**714.571**	**2.766.248**
Amortización del inmovilizado	(806.863)	(788.969)
Resultado de explotación	**(92.292)**	**1.977.279**
Gastos financieros – netos	(121.411)	(116.876)
Participación en el resultado de asociadas	1.070	22.446
Impuesto sobre las ganancias	51.885	(437.174)
Resultado del ejercicio	**(160.748)**	**1.445.675**
Resultado atribuible a socios externos	(33.962)	3.653
Resultado del ejercicio atribuible al accionista dominante	**(126.786)**	**1.442.022**

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2020 y 2019 es la siguiente (en miles de euros):

	Aeropuertos					Internacional					
31 de diciembre 2020	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios inmobiliarios**	**Sub Total**	**AIRM**	**ANB**	**LLAH III**	**Resto Internacional**	**Sub Total Internacional**	**Ajustes (*)**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	935.760	1.030.180	76.243	2.042.183	5.552	24.890	102.526	6.908	134.324	(1.443)	2.180.616
Clientes externos	*935.759*	*1.030.151*	*76.243*	*2.042.153*	*5.552*	*24.890*	*102.526*	*5.495*	*132.911*		*2.180.616*
Intersegmentos	*1*	*29*	-	*30*	-	-	-	*1.413*	*1.413*	*(1.443)*	
Otros ingresos de explotación	48.091	13.424	1.683	63.198	102	-	-	191	*191*	(1.333)	62.158
Total Ingresos	**983.851**	**1.043.604**	**77.926**	**2.105.381**	**5.654**	**24.890**	**102.526**	**7.099**	**134.515**	**(2.776)**	**2.242.774**
Aprovisionamientos	(153.831)	-	-	(153.831)	(1.463)	-	-	-	-	1.307	(153.987)
Personal	(359.070)	(42.975)	(10.755)	(412.800)	(4.231)	(7.408)	(30.554)	(1.883)	(39.845)	-	(456.876)
Otros gastos de explotación	(527.312)	(124.086)	(16.032)	(667.430)	(6.598)	(19.653)	(49.211)	(3.690)	(72.554)	1.506	(745.076)
Amortizaciones	(610.700)	(98.025)	(16.216)	(724.941)	(1.078)	(11.366)	(69.139)	(339)	(80.844)	-	(806.863)
Deterioros de inmovilizado	-	-	1.117	1.117	(45.279)	(64.647)	-	-	(64.647)	-	(108.809)
Bajas de inmovilizado	(4.473)	(494)	(84)	(5.051)	-	-	(47)	-	(47)	(17)	(5.115)
Otros resultados	(51.698)	(1.807)	(4.555)	(58.060)	(280)	-	-	(2)	(2)	2	(58.340)
Total gastos	**(1.707.084)**	**(267.387)**	**(46.525)**	**(2.020.996)**	**(58.929)**	**(103.074)**	**(148.951)**	**(5.914)**	**(257.939)**	**2.798**	**(2.335.066)**
EBITDA	**(112.533)**	**874.242**	**47.617**	**809.326**	**(52.197)**	**(66.818)**	**22.714**	**1.524**	**(42.580)**	**22**	**714.571**
Deterioros y bajas de inmovilizado	4.473	494	(1.033)	3.934	45.279	64.647	47	-	64.694	17	113.924
EBITDA ajustado	**(108.060)**	**874.736**	**46.584**	**813.260**	**(6.918)**	**(2.171)**	**22.761**	**1.524**	**22.114**	**39**	**828.495**
Resultado de explotación	**(723.233)**	**776.217**	**31.401**	**84.385**	**(53.275)**	**(78.184)**	**(46.425)**	**1.185**	**(123.424)**	**22**	**(92.292)**
Resultado financiero	(82.135)	(22.326)	(3.169)	(107.630)	(1.590)	(1.334)	(24.229)	(2.790)	(28.353)	16.162	(121.411)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	-	-	-	1.070	1.070	-	1.070
Resultado antes de impuestos	**(805.368)**	**753.891**	**28.232**	**(23.245)**	**(54.865)**	**(79.518)**	**(70.654)**	**(535)**	**(150.707)**	**16.184**	**(212.633)**
Total Activo	-	-	-	15.145.977	25.073	-	-	-	1.031.360	(539.323)	15.663.087
Total Pasivo	-	-	-	8.883.278	54.396	-	-	-	1.034.530	(374.100)	9.598.104

(*) La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Aeropuertos							
31 de diciembre de 2019	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios inmobiliarios**	**Subtotal**	**AIRM**	**Internacional**	**Ajustes (*)**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	2.843.947	1.236.939	78.659	4.159.545	15.209	270.208	(1.402)	4.443.560
Clientes externos	*2.843.843*	*126.939*	*78.659*	*3.049.441*	*15.209*	*268.910*	-	*3.333.560*
Intersegmentos	*104*	-	-	*104*	-	*1.298*	*(1.402)*	-
Otros ingresos de explotación	49.248	10.852	1.462	61.562	61	204	(2.134)	59.693
Total Ingresos	**2.893.195**	**1.247.791**	**80.121**	**4.221.107**	**15.270**	**270.412**	**(3.536)**	**4.503.253**
Aprovisionamientos	(170.206)	-	-	(170.206)	(1.467)	-	1.131	(170.542)
Personal	(352.579)	(41.056)	(9.245)	(402.880)	(4.199)	(49.094)	-	(456.173)
Otros gastos de explotación	(753.687)	(175.270)	(26.032)	(954.989)	(12.178)	(124.363)	2.400	(1.089.130)
Amortizaciones	(605.112)	(99.668)	(15.776)	(720.556)	(2.037)	(66.376)	-	(788.969)
Deterioros y bajas de inmovilizado	(7.643)	(1.541)	(155)	(9.339)	-	(57)	-	(9.396)
Otros resultados	1.154	483	(13.403)	(11.766)	2	-	-	(11.764)
Total gastos	**(1.888.073)**	**(317.052)**	**(64.611)**	**(2.269.736)**	**(19.879)**	**(239.890)**	**3.531**	**(2.525.974)**
EBITDA	**1.610.234**	**1.030.407**	**31.286**	**2.671.927**	**(2.572)**	**96.898**	**(5)**	**2.766.248**
Deterioros y bajas de inmovilizado	7.643	1.541	155	9.339	-	57	-	9.396
EBITDA ajustado	**1.617.877**	**1.031.948**	**31.441**	**2.681.266**	**(2.572)**	**96.955**	**(5)**	**2.775.644**
Resultado de explotación	**1.005.122**	**930.739**	**15.510**	**1.951.371**	**(4.609)**	**30.522**	**(5)**	**1.977.279**
Resultado financiero	(69.263)	(19.489)	(2.795)	(91.547)	(1.462)	(23.867)		(116.876)
Participación en el resultado de asociadas	-	-	-	-	-	22.446	-	22.446
Resultado antes de impuestos	**935.859**	**911.250**	**12.715**	**1.859.824**	**(6.071)**	**29.101**	**(5)**	**1.882.849**
Total Activo	-	-	-	14.043.052	59.438	1.337.541	(549.488)	14.890.543
Total Pasivo	-	-	-	7.761.801	52.400	1.067.133	(372.667)	8.508.667

(*) La columna de ajustes incluye principalmente los ajustes de consolidación.

Desglose de ingresos ordinarios

El desglose de los ingresos ordinarios del Subtotal incluido en la Información financiera por segmentos (sin tener en cuenta Internacional, AIRM y los Ajustes), por tipología de servicios prestados es como sigue:

	2020	2019
Servicios Aeroportuarios	**935.760**	**2.843.947**
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	**899.269**	**2.768.380**
Aterrizajes	263.139	743.409
Estacionamientos	70.504	44.696
Pasajeros	349.985	1.284.742
Pasarelas telescópicas	45.199	101.183
Seguridad	115.030	440.930
Handling	40.555	108.591
Carburante	11.360	32.980
Catering	3.497	11.849
Resto servicios aeroportuarios (1)	**36.491**	**75.567**
Servicios Comerciales	**1.030.180**	**1.236.939**
Arrendamientos	33.699	34.452
Tiendas	104.340	114.805
Tiendas Duty Free	382.888	343.755
Restauración	224.894	224.344
Rent a car	100.493	154.362
Aparcamiento	50.684	158.489
Publicidad	20.975	26.043
Servicios VIP (2)	20.570	78.834
Resto ingresos comerciales (3)	91.637	101.855
Servicios inmobiliarios	**76.243**	**78.659**
Arrendamientos	15.122	14.672
Terrenos	24.882	29.908
Hangares	8.742	8.092
Centros Logísticos de Carga	19.912	17.412
Explotaciones Inmobiliarias	7.585	8.575

1) Incluye, Mostradores Utilización 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos.
2) Incluye Alquiler de Salas VIP, paquetes VIP, resto de Salas, Fast-track y Fast-lane.
3) Incluye Explotaciones Comerciales (Servicios Bancarios, Máquinas de plastificado de equipajes, telecomunicaciones, Máquinas vending, etc.), Suministros Comerciales, Filmaciones y Grabaciones .

El Grupo desarrolla sus operaciones en España, excepto por la actividad de sus inversiones principales en Reino Unido, Brasil, México y Colombia.

Un importe aproximado de ingresos ordinarios de 154.868 miles de euros, 148.619 miles de euros y 148.200 miles de euros para el ejercicio 2020 corresponden a tres clientes, respectivamente (tres clientes para el ejercicio 2019: 444.448 miles de euros, 426.367 miles de euros y 373.513 miles de euros, respectivamente). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.

Información geográfica

Los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuyen geográficamente de la siguiente manera:

País	2020	2019
España	2.048.659	4.175.651
Brasil	24.890	401
Reino Unido	102.526	258.466
Luxemburgo	-	284
Estados Unidos	-	28
México	518	7.272
Colombia	4.023	1.458
TOTAL	**2.180.616**	**4.443.560**

Los epígrafes de Inmovilizado Material, Activos Intangibles e Inversiones Inmobiliarias dentro de los activos no corrientes del estado de situación financiera adjunto, valorados a valor neto contable, están localizados de la siguiente forma:

	Ejercicio 2020			
País	**I.material**	**A.Intangibles**	**I.Inmobiliarias**	**TOTAL**
España	12.112.684	120.096	139.176	12.371.956
Brasil	208	282.224	-	282.432
Reino Unido	218.785	299.986	-	518.771
Total	**12.331.677**	**702.306**	**139.176**	**13.173.159**

	Ejercicio 2019			
País	**I.material**	**A.Intangibles**	**I.Inmobiliarias**	**TOTAL**
España	12.409.696	159.471	140.928	12.710.095
Brasil	103	502.155	-	502.258
Reino Unido	260.907	347.618	-	608.525
Total	**12.670.706**	**1.009.244**	**140.928**	**13.820.878**

La actividad en Reino Unido proviene del subgrupo dependiente LLAH III, de la cual se presenta la siguiente información previa a eliminaciones intercompañía:

Miles de euros	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Activo no corriente	533.199	644.617
Activo corriente	56.369	53.652
Pasivo no corriente	220.965	657.643
Pasivo corriente	478.874	89.452

	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Ingresos	102.526	258.466
Resultado de explotación	(46.425)	33.568
EBITDA	22.714	99.587
Resultado financiero	(24.229)	(24.733)
Resultado Bº/(Pª)	(69.311)	7.458
Resultado global del periodo	(64.735)	(614)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	(16.149)	52.627
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(10.609)	(28.916)
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	40.169	(22.993)

La actividad en Brasil proviene de la dependiente Aeroportos do Nordeste do Brasil, de la cual se presenta la siguiente información previa a eliminaciones intercompañía:

Miles de euros	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Activo no corriente	310.467	504.196
Activo corriente	35.438	28.624
Pasivo no corriente	3.744	134
Pasivo corriente	21.178	6.914

	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Ingresos	22.909	-
Resultado de explotación	(78.184)	(6.179)
EBITDA	(66.818)	(6.173)
Resultado financiero	(1.334)	1.222
Resultado Bº/(Pª)	(50.798)	(3.272)
Resultado global del periodo	(50.798)	(3.272)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	581	(1.568)
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(22.112)	(510.876)
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	11.655	542.986

6. Inmovilizado Material, Activos por Derechos de Uso e Inversiones Inmobiliarias

6.1. Inmovilizado Material

a) Detalle del movimiento habido en el ejercicio

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2020						
Coste o valoración	17.139.617	1.427.062	4.703.833	143.438	493.194	23.907.144
Amortización acumulada	(6.604.988)	(994.048)	(3.498.582)	(138.664)	-	(11.236.282)
Deterioro	(109)	(37)	(10)	-	-	(156)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2020	**10.534.520**	**432.977**	**1.205.241**	**4.774**	**493.194**	**12.670.706**
Altas	53.845	14.311	51.681	749	299.495	420.081
Bajas	(45.809)	(51.453)	(65.202)	(620)	(3.955)	(167.039)
Traspasos (Notas 7 y 6.3)	98.997	37.242	100.546	249	(239.702)	(2.668)
Diferencia conversión coste	(14.271)	(3.121)	(47)	-	(354)	(17.793)
Dotación a la amortización	(406.321)	(80.520)	(243.507)	(1.213)	-	(731.561)
Bajas amortización acumulada	40.777	49.908	63.714	620	-	155.019
Traspasos (Notas 7 y 6.3)	1.723	1.706	(2.400)	-	-	1.029
Diferencia conversión amort.	3.515	529	5	-	-	4.049
Dotación deterioro (Nota 8)	-	(30)	(116)	-	-	(146)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2020	**10.266.976**	**401.549**	**1.109.915**	**4.559**	**548.678**	**12.331.677**
A 31 de diciembre de 2020						
Coste o valoración	17.232.379	1.424.041	4.790.811	143.816	548.678	24.139.725
Amortización acumulada	(6.965.294)	(1.022.425)	(3.680.770)	(139.257)	-	(11.807.746)
Deterioro	(109)	(67)	(126)	-	-	(302)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2020	**10.266.976**	**401.549**	**1.109.915**	**4.559**	**548.678**	**12.331.677**

	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2019						
Coste o valoración	17.004.412	1.382.052	4.676.197	143.004	414.410	23.620.075
Transición IFRS16 (coste)	(17.829)	(8.636)	-	-	-	(26.465)
Amortización acumulada	(6.270.233)	(966.842)	(3.325.654)	(138.560)	-	(10.701.289)
Transición IFRS16 (amortización)	7.429	4.176	-	-	-	11.605
Deterioro	(41.792)	(2.434)	(1.418)	-	(361)	(46.005)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2019	**10.681.987**	**408.316**	**1.349.125**	**4.444**	**414.049**	**12.857.921**
Altas	94.573	35.453	49.904	1.258	375.157	556.345
Bajas	(129.614)	(48.389)	(71.616)	(1.080)	(4.381)	(255.080)
Traspasos (Notas 7 y 6.3)	175.962	64.897	49.348	256	(293.387)	(2.924)
Diferencia conversión coste	12.113	1.685	-	-	1.395	15.193
Dotación a la amortización	(402.357)	(76.222)	(244.149)	(1.187)	-	(723.915)
Bajas amortización acumulada	66.722	44.146	67.489	1.075	-	179.432
Traspasos (Notas 7 y 6.3)	(3.683)	638	3.732	8	-	695
Diferencia conversión amort.	(2.866)	56	-	-	-	(2.810)
Aplicación deterioro	41.683	2.397	1.408	-	361	45.849
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	**10.534.520**	**432.977**	**1.205.241**	**4.774**	**493.194**	**12.670.706**
A 31 de diciembre de 2019						
Coste o valoración	17.139.617	1.427.062	4.703.833	143.438	493.194	23.907.144
Amortización acumulada	(6.604.988)	(994.048)	(3.498.582)	(138.664)	-	(11.236.282)
Deterioro	(109)	(37)	(10)	-	-	(156)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	**10.534.520**	**432.977**	**1.205.241**	**4.774**	**493.194**	**12.670.706**

Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2020 y 2019 se detallan a continuación:

b) Terrenos y construcciones

La disminución de 339 millones de euros en el epígrafe "Inmovilizado material", se explica principalmente por la evolución de la inversión en la red española y del aeropuerto de Londres-Luton, que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo sea inferior a las amortizaciones practicadas. El efecto anterior se ha visto potenciado por los planes de reducción de inversiones en el primer semestre de 2020 puestos en marcha para paliar los efectos de la crisis provocada por la COVID-19.

Durante el ejercicio de 2020 las principales altas del periodo han sido los trabajos relacionados con la unión de la plataforma con la calle de rodaje paralela y con las calles de salida rápida, la adecuación del pavimento de la plataforma y cabeceras de pista, y de franjas y calles de rodaje en el aeropuerto de Ibiza. La ampliación del edificio terminal del aeropuerto de London Luton, que se convertirá en el aeropuerto más sostenible del Reino Unido a través de sus planes de desarrollo, se ha visto retrasada por la pandemia del coronavirus hasta el próximo año.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido; en el aeropuerto de Reus la adaptación del edificio terminal a nuevo diseño funcional; el recrecido de pista del aeropuerto de Sevilla; las actuaciones en el balizamiento del aeropuerto de Málaga para el cumplimiento de las normas técnicas; las actuaciones de aislamiento térmico del edificio terminal y módulos, y el nuevo solado del edificio terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca; y los trabajos de saneamiento de las calles de rodaje T1 A2 A3 A4 y A5 y de ampliación de la plataforma comercial de aeronaves del aeropuerto de Zaragoza.

Las principales altas del ejercicio 2019 fueron la "Regeneración de pista 32R-14L" del aeropuerto de Adolfo Suárez-Madrid Barajas, el "Nuevo solado del edificio terminal" del aeropuerto de Palma de Mallorca", la "Mejora y adecuación de obra civil e instalaciones de las salas VIP" del aeropuerto de Barcelona-El Prat, los trabajos de adecuación de plataforma y calles de rodaje para aero-taxis del aeropuerto de London Luton, las actuaciones previstas relacionadas con los "Planes de aislamiento acústico" de los aeropuertos de Gran Canaria y Tenerife Norte, y la "Adecuación plataforma de aviación general" del aeropuerto de Ibiza.

Las puestas en explotación más significativas fueron la "Adecuación de la plataforma" del aeropuerto de Tenerife Sur, la "Adecuación de pavimento en plataforma" del aeropuerto de Girona, el "Suministro. con instalación de pasarelas y equipos de asistencia a aeronaves para terminal 2 fase II" del aeropuerto de Málaga, el "Recrecido de pavimento pista 12-30" del aeropuerto de Bilbao, y la "Ampliación de anillo de climatización de módulos C" del aeropuerto de Palma de Mallorca.

El Grupo posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020	2019
Terrenos	3.535.875	3.537.030
Construcciones	6.731.101	6.997.490
Total	**10.266.976**	**10.534.520**

c) Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y otro inmovilizado

Durante el ejercicio de 2020 las adiciones más importantes han sido:

- adquisiciones de equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados al cumplimiento de la Norma 3 integrados en el sistema de tratamiento de equipajes en varios aeropuertos de la red
- el traslado del Centro de Procesamiento de Datos de los servicios centrales a la Terminal 4 del aeropuerto de Madrid
- la implantación de sistemas de control de pasaporte automáticos en varios aeropuertos
- la inversión en equipos de infraestructuras hiperconvergentes y remodelación infraestructura de los servidores orientados al modelo nube para los aeropuertos y los servicios centrales.

- y suministro e instalación de pasarelas de embarque del aeropuerto de Barcelona

En 2019 las adiciones en este epígrafe de inmovilizado material ascendieron a 86.615 miles de euros entre las que destacan las siguientes:

- Vehículos auto-extintores 6X6 DE 10000L en los aeropuertos de Gran Canaria, Málaga, Tenerife Norte y Zaragoza, entre otros.
- Actuaciones relacionadas con el balizamiento del campo de vuelo del aeropuerto de Ibiza.
- Puestos desatendidos de control de pasaportes de los aeropuertos de Bilbao, Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria.

d) Inmovilizado en curso

En cuanto a las actuaciones en curso destacan las inversiones en los trabajos de "Remodelación y ampliación del edificio dique sur" del aeropuerto de Barcelona, los trabajos relacionados con la "Plataforma de remotos de la T4S" del aeropuerto de Madrid, la "Ampliación del SATE" del aeropuerto de Palma de Mallorca, los relacionados con las "Mejoras funcionales del edificio terminal" del aeropuerto de Tenerife Sur, y de forma destacable las adquisiciones de "Equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados al cumplimiento de la Norma 3 integrados en el sistema de tratamiento de equipajes" en varios aeropuertos de la red.

Además de las señaladas en el párrafo anterior, las principales actuaciones que se encuentran en ejecución a 31 de diciembre de 2020 son: las "Mejoras en el Edificio Terminal según nuevo diseño funcional" en el aeropuerto de Sevilla, la "Regeneración de la pista 06L-24R y nuevas calles salida rápida" del aeropuerto de Palma de Mallorca. Y en el aeropuerto de Luton, las inversiones en el Proyecto Curium, cuyo desarrollo se ha visto pospuesto por la crisis provocada por la COVID-19.

Durante el ejercicio de 2019 las principales adiciones de inmovilizado en curso se refirieron a los trabajos relacionados con la "Remodelación y ampliación edificio dique sur" del aeropuerto de Barcelona- El Prat, la "Adaptación del Sistema de Inspección de Equipajes en Bodega a nuevas EDS estándar 3" de varios aeropuertos de la red, el "Recrecido de pista de vuelo" en el aeropuerto de Sevilla, y las "Mejoras funcionales en el edificio terminal" del aeropuerto de Tenerife Sur.

Además de las señaladas en el párrafo anterior, las principales actuaciones que se encontraban en ejecución a 31 de diciembre de 2019 eran "Sistemas SICA" en varios aeropuertos de la red, las "Actuaciones en balizamiento para cumplimiento de las normas técnicas" y la "Remodelación del edificio terminal Picasso T-2" del aeropuerto de Málaga. Y en el aeropuerto de Luton, las inversiones en el Proyecto Curium, que estaba progresando significativamente en todas sus áreas.

e) Bajas de inmovilizado no financiero

Activos de inmovilizado material con un coste de adquisición de 167.039 miles de euros fueron dados de baja durante el ejercicio 2020 (durante el ejercicio 2019: 255.080 miles de euros). Las bajas más representativas se derivan de la reposición de diversas instalaciones y equipamiento de varios aeropuertos de la red y de servicios centrales, demoliciones por sustitución de infraestructuras aeroportuarias y las relacionadas con abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2020 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 5.112 miles de euros (al resultado negativo de 6.326 miles de euros de valor neto de las bajas hay que sumarle 1.124 miles de euros de beneficios por venta de activos). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 23) por importe total de 880 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 4.830 miles de euros.

Durante el ejercicio 2019 se producjo la baja definitiva de los elementos del aeropuerto de Murcia-San Javier que no habían sido cedidos al aeropuerto de Murcia – Corvera, operado también por el Grupo Aena a través de la sociedad Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM, S.M.E, S.A.) por un valor neto contable de 46.223 miles de euros, a los que correspondía un deterioro, registrado en el ejercicio 2018, de 45.849 miles de euros, aplicado en el ejercicio. Además, se dieron de baja por sustitución antiguos activos en la realización de su renovación, como los trabajos de regeneración de pista 32R-14L en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, los recrecidos de las pistas de vuelo de los aeropuertos de Tenerife Norte y Tenerife Sur, y la red multiservicio del aeropuerto de Menorca.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2019 con imputación a resultados dieron lugar a un resultado negativo total de 9.329 miles de euros (el resultado negativo de 9.396 miles de euros que figuraba en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta incluía también -67 miles de euros de pérdidas en bajas de inversiones inmobiliarias). Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyeron los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdidas y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 23) por importe total de 13.090 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 7.034 miles de euros.

f) Capitalización de intereses

Durante el año, el Grupo ha activado costes por intereses por importe de 618 miles de euros correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2019: 458 miles de euros) (Nota 31).

g) Deterioro de valor del inmovilizado material

El test de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias realizado a 31 de diciembre de 2020 y 2019 se ha llevado a cabo conforme al procedimiento descrito en la Nota 8 de la presente memoria consolidada.

h) Explotaciones conjuntas

El Grupo tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, y el Aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Dicho convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Los importes que se muestran a continuación representan las participaciones del Grupo en los activos y pasivos, y las ventas y resultados del negocio conjunto, que se han incluido en el estado de situación financiera y en la cuenta de resultados:

	31 de diciembre de	
	2020	**2019**
- Activos no corrientes	178.119	187.022
- Pasivos no corrientes/corrientes	-	-
Activos netos	**178.119**	**187.022**

	2020	**2019**
- Ingresos	9.893	14.541
- Gastos	(36.265)	(35.680)
Beneficio/ (pérdida) después de impuestos	**(26.372)**	**(21.139)**

No hay pasivos contingentes correspondientes a la participación del Grupo en los negocios conjuntos, ni tampoco pasivos contingentes propios de los negocios conjuntos.

i) Inmovilizado sujeto a garantías

Los elementos de inmovilizado material de London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I"), de London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") y London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL"), por un importe 218.785 miles de euros a 31 de diciembre de 2020 (2019: 260.907 miles de euros), garantizan la deuda bancaria del Grupo London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (Nota 5).

j) Limitaciones

Los terrenos, edificios y construcciones objeto de la aportación no dineraria señalada en la Nota 1 han perdido la condición de bienes de dominio público por efecto de la desafectación realizada por el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, en el que se establece que todos los bienes de dominio público estatal adscritos a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" que no estén afectos a los servicios de navegación aérea, incluidos los destinados a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, dejarán de tener naturaleza de bienes de dominio público, sin que por ello se entienda alterado el fin expropiatorio, por lo que no procederá su reversión.

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios, acordadas en la novación modificativa y no extintiva de los acuerdos de financiación suscritos por AENA y ENAIRE con las entidades de crédito, de fecha 29 de julio de 2014 (ver Nota 20.a).

6.2. Activos por derecho de uso

El Grupo tiene formalizados contratos de arrendamiento sobre diversos activos como terrenos y las construcciones del negocio en el aeropuerto de Luton en el Reino Unido (ver Nota 7), diversas instalaciones y vehículos de transporte en los aeropuertos y las oficinas centrales del negocio en España (Edificio Piovera en Madrid), entre otros.

Hasta la entrada en vigor de la NIIF 16, el Grupo clasificaba estos contratos como contratos de arrendamiento financiero u operativo dependiendo de si se transferían o no sustancialmente todos los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo objeto del contrato.

La valoración de estos derechos se presenta en el estado de situación financiera adjunto a 31 de diciembre de 2020 en el epígrafe "*Activos por derecho de uso*". El detalle de su composición es como sigue:

Activo en uso (NIIF16)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Total
Coste			
Saldo a 1 de enero de 2020	**72.404**	**9.989**	**82.393**
Altas	229	-	229
Bajas	(17.617)	-	(17.617)
Dif de conversión	(1.851)	(536)	(2.387)
Saldo a 31 de diciembre de 2020	**53.165**	**9.453**	**62.618**
Amortización			
Saldo a 1 de enero de 2020	**(15.381)**	**(5.287)**	**(20.668)**
Dotación	(6.939)	(454)	(7.393)
Dif de conversión	184	288	472
Saldo a 31 de diciembre de 2020	**(22.136)**	**(5.453)**	**(27.589)**
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2020	**31.029**	**4.000**	**35.029**

La valoración de estos derechos se presenta en el Estado de situación financiera adjunto a 31 de diciembre de 2019 en el epígrafe "*Activos por derecho de uso*". El detalle de su composición es como sigue:

Activo en uso (NIIF16)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Total
Coste			
Saldo a 1 de enero de 2019 - Transición IFRS 16	**67.265**	**8.636**	**75.901**
Altas	3.508	-	3.508
Dif de conversión	1.631	1.353	2.984
Saldo a 31 de diciembre de 2019	**72.404**	**9.989**	**82.393**
Amortización			
Saldo a 1 de enero de 2019 - Transición IFRS 16	**(7.429)**	**(4.176)**	**(11.605)**
Dotación	(7.865)	(459)	(8.324)
Dif de conversión	(87)	(652)	(739)
Saldo a 31 de diciembre de 2019	**(15.381)**	**(5.287)**	**(20.668)**
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	**57.023**	**4.702**	**61.725**

El Grupo tiene contratos de arrendamiento contabilizados con arreglo a la NIIF 16 como arrendatario, entre los que se encuentran el contrato de concesión del aeropuerto de Londres-Luton y el contrato de arrendamiento de los autobuses para transporte de pasajeros. En ambos contratos se ha producido una modificación de los importes de los alquileres a pagar como consecuencia de la COVID-19. Los pagos mínimos de arrendamiento en virtud del acuerdo de concesión son de 3 millones de libras esterlinas al año; sin embargo, al aplicarse la cláusula de Fuerza Mayor Especial (FME) en el contrato original deja de existir un mínimo fijo pagadero, y las cantidades a pagar pasan a ser 100% variables. Se ha considerado que, dado que la cláusula FME estaba establecida en el acuerdo de concesión original y, por tanto, no ha habido ninguna «modificación» del contrato que cumpla los criterios de la NIIF 16, esto constituye una «reevaluación» del arrendamiento. La dirección ha determinado que la aplicación de la cláusula se extenderá hasta el 31 de marzo de 2027, fecha en la que se prevé que el Grupo vuelva a pagar la totalidad de la comisión de concesión, que es coherente con la hipótesis aplicada en las previsiones utilizadas tanto en la evaluación de la hipótesis de empresa en funcionamiento como en la revisión del deterioro del valor de la unidad generadora de efectivo correspondiente.

El efecto resultante de esta reevaluación es la disminución del pasivo por arrendamiento en 15,6 millones de libras, con la correspondiente disminución del activo por derecho de uso. El efecto en la cuenta de resultados se refiere a un gasto por intereses revisado sobre la base del nuevo pasivo por arrendamiento y un gasto de amortización revisado sobre la base del nuevo activo por derecho de uso (Nota 20).

En el caso de la concesión de alquiler recibida respecto de los autobuses para transporte de pasajeros en aeropuertos, se contabilizó utilizando la solución práctica de la NIIF 16 sobre la COVID-19, no resultando ningún ajuste.

El test de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias realizado a 31 de diciembre de 2020 y 2019 se ha llevado a cabo conforme al procedimiento descrito en la Nota 8 de la presente memoria consolidada.

El valor actual de los pasivos por arrendamiento, registrados bajo el epígrafe "Deuda financiera" del estado de situación financiera consolidada, es el siguiente:

		31 de diciembre de 2020	**31 de diciembre de 2019**
-	Menos de un año	6.104	9.954
-	Entre 1 y 5 años	17.233	35.575
-	Más de 5 años	18.795	22.227
Total		**42.132**	**67.756**

6.3. Inversiones inmobiliarias

El movimiento de las inversiones inmobiliarias durante los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020		
	Terrenos y Construcciones	**Instalaciones técnicas y otro inmovilizado**	**Total**
Coste:			
Saldo inicial	185.437	3.359	188.796
Altas	75	-	75
Traspasos (Notas 6.1 y 7)	3.753	148	3.901
Saldo final	**189.265**	**3.507**	**192.772**
Amortización:			
Saldo inicial	(38.397)	(3.228)	(41.625)
Dotación	(4.983)	(104)	(5.087)
Traspasos (Notas 6.1 y 7)	(1.708)	(50)	(1.758)
Saldo final	**(45.088)**	**(3.382)**	**(48.470)**
Deterioro:			
Saldo inicial	(6.243)	-	(6.243)
Dotación	(724)	-	(724)
Reversión	1.841	-	1.841
Saldo final	**(5.126)**	**-**	**(5.126)**
Neto:	**139.051**	**125**	**139.176**

	2019		
	Terrenos y Construcciones	**Instalaciones técnicas y otro inmovilizado**	**Total**
Coste:			
Saldo inicial	180.415	3.359	183.774
Altas	7.660	-	7.660
Bajas	(75)	-	(75)
Traspasos (Notas 6.1 y 7)	(2.563)	-	(2.563)
Saldo final	**185.437**	**3.359**	**188.796**
Amortización:			
Saldo inicial	(36.157)	(3.191)	(39.348)
Dotación	(5.195)	(37)	(5.232)
Bajas	9	-	9
Traspasos (Notas 6.1 y 7)	2.946	-	2.946
Saldo final	**(38.397)**	**(3.228)**	**(41.625)**
Deterioro:			
Saldo inicial y final	**(6.243)**	**-**	**(6.243)**
Neto:	**140.797**	**131**	**140.928**

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de alquiler (terrenos, oficinas, hangares, naves). En los casos en que dichos inmuebles se componen de una parte que se tiene para generar rentas, y otra parte que se utiliza en la producción o suministro de bienes o servicios o bien para fines administrativos, tales inmuebles se consideran inversiones inmobiliarias cuando se utiliza una porción insignificante de los mismos para la producción o suministro de bienes o servicios o para fines administrativos.

Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 el Grupo tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2020 las principales altas en inversiones inmobiliarias se corresponden con mejoras realizadas en las construcciones inmobiliarias, y los traspasos están motivados por el cambio de uso de distintas edificaciones.

En el ejercicio 2019 las altas en inversiones inmobiliarias se correspondieron con dos hangares del aeropuerto de Santiago de Compostela construidas por un tercero y entregadas al principio del contrato por un importe de 7.112 miles de euros, 154 miles de euros derivados de reversiones a la finalización del contrato de activos construidos por terceros en parcelas arrendadas, y 393 miles de euros a la inversión en trabajos de acondicionamiento en diversos edificios.

En 2020 ninguna sociedad del Grupo adquirió construcciones inmobiliarias a otras empresas del grupo o relacionadas, como tampoco lo hizo en 2019.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2020	2019
Construcciones inmobiliarias	14.007	13.878
Instalaciones inmobiliarias	2.832	2.767
Total	**16.839**	**16.645**

(*) *Estos importes se refieren al coste original de los activos (la aportación no dineraria se realizó a valor neto contable).*

Los ingresos derivados de rentas, gastos directos de explotación (incluyendo reparaciones y mantenimiento) de las inversiones inmobiliarias son los siguientes:

	2020	2019
Ingresos derivados de rentas	76.242	78.656
Gastos directos de explotación	(39.870)	(58.694)

El valor razonable de las inversiones inmobiliarias teniendo en cuenta los valores actuales a las fechas presentadas son los siguientes:

	2020	2019
Terrenos	331.874	303.476
Construcciones	499.580	588.807
Total	**831.454**	**892.283**

Según se informa en la Nota 8, el Grupo ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2020.

El test de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias realizado a 31 de diciembre de 2020 y 2019 se ha llevado a cabo conforme al procedimiento descrito en la Nota 8 de la presente memoria consolidada.

7. Activos intangibles

El movimiento de este epígrafe durante 2020 ha sido el siguiente:

	Concesiones de servicios	Obras e instalaciones infraestructura concesionada	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2020								
Coste	563.831	6.576	296.799	1.872	507.094	94.650	57.240	1.528.062
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(9.827)	(473)	(254.417)	-	(161.348)	(92.753)	-	(518.818)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2020	**554.004**	**6.103**	**42.382**	**1.872**	**345.746**	**1.897**	**57.240**	**1.009.244**
Altas	51	219	10.520	-	-	3	22.310	33.103
Bajas	(426)	(3)	(1.675)	-	-	(650)	(23)	(2.777)
Reclasificación activo financiero	(2.592)	-	-	-	-	-	-	(2.592)
Traspasos (Nota 6.1 y 6.3)	31	(308)	5.599	-	-	1.312	(7.867)	(1.233)
Diferencia conversión	(146.224)	(93)	-	-	(27.203)	-	(172)	(173.692)
Dotación a la amortización	(12.813)	(133)	(20.048)	-	(29.389)	(439)	-	(62.822)
Bajas amortización acumulada	-	-	1.675	-	-	650	-	2.325
Traspasos de amortización (Nota 6.1 y 6.3)	-	-	74	-	-	655	-	729
Diferencia conversión amortización	841	-	-	-	8.960	-	-	9.801
Dotación deterioro (Nota 8)	(103.994)	(5.785)	(1)	-	-	-	-	(109.780)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2020	**288.878**	**-**	**38.526**	**1.872**	**298.114**	**3.428**	**71.488**	**702.306**
A 31 de diciembre de 2020	-	-	-	-	-	-	-	-
Coste	414.671	6.391	311.243	1.872	479.891	95.315	71.488	1.380.871
Amortización acumuladas	(21.799)	(606)	(272.716)	-	(181.777)	(91.887)	-	(568.785)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(103.994)	(5.785)	(1)	-	-	-	-	(109.780)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2020	**288.878**	**-**	**38.526**	**1.872**	**298.114**	**3.428**	**71.488**	**702.306**

El movimiento de este epígrafe durante 2019 ha sido el siguiente:

	Concesiones de servicios	Obras e instalaciones infraestructura concesionada	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
A 1 de enero de 2019								
Coste	63.873	1.290	272.609	1.872	482.305	94.451	48.298	964.698
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(7.366)	-	(232.922)	-	(124.230)	(93.184)	-	(457.702)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2019	**56.507**	**1.290**	**39.687**	**1.872**	**358.075**	**1.267**	**48.298**	**506.996**
Altas	510.391	3.534	16.018	-	-	5	15.375	545.323
Bajas	-	-	(552)	-	-	(562)	(679)	(1.793)
Ajustes	(1.824)	-	-	-	-	-	-	(1.824)
Traspasos (Nota 6.1 y 6.3)	5	1.755	8.724	-	-	756	(5.754)	5.486
Diferencia conversión	(8.614)	(3)	-	-	24.789	-	-	16.172
Dotación a la amortización	(2.461)	(233)	(18.562)	-	(29.789)	(453)	-	(51.498)
Bajas amortización acumulada	-	-	547	-	-	805	-	1.352
Traspasos de amortización (Nota 6.1 y 6.3)	-	(240)	(3.480)	-	-	79	-	(3.641)
Diferencia conversión amortización	-	-	-	-	(7.329)	-	-	(7.329)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	**554.004**	**6.103**	**42.382**	**1.872**	**345.746**	**1.897**	**57.240**	**1.009.244**
A 31 de diciembre de 2019								
Coste	563.831	6.576	296.799	1.872	507.094	94.650	57.240	1.528.062
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas	(9.827)	(473)	(254.417)	-	(161.348)	(92.753)	-	(518.818)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2019	**554.004**	**6.103**	**42.382**	**1.872**	**345.746**	**1.897**	**57.240**	**1.009.244**

El Activo Intangible disminuye en 306,9 millones de euros como consecuencia principalmente de un doble efecto: 1) Diferencias de conversión negativas por importe de 163,9 millones de euros, asociadas a la evolución desfavorable de las divisas del real brasileño (145,6 millones de euros) y de la libra esterlina (18,2 millones de euros) en la valoración de las concesiones del Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil y del aeropuerto de Luton. 2) Según se informa en la Nota 8 adjunta, el Grupo ha efectuado los oportunos tests de deterioro en todas sus Unidades generadoras de efectivo, registrando un deterioro en su activo intangible por un importe neto de 109,8 millones de euros.

Las principales adiciones de los ejercicios 2020 y 2019 en el epígrafe “Aplicaciones informáticas” e “Inmovilizado intangible en curso” corresponden a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales.

El epígrafe “Otro inmovilizado intangible” recoge principalmente los planes directores de los aeropuertos.

Las altas más importantes del ejercicio 2019 se correspondían con la concesión administrativa relativa al Grupo de Aeropuertos del Nordeste de Brasil (Ver Nota 2.2). El importe activado como activo intangible se refería a los 1.900.000.000 de reales brasileños correspondientes al importe de la oferta, así como a 334.026.771 de reales brasileños de gastos de la concesión a pagar a Infraero (asesores, gastos de la subasta y plan de desvinculación de trabajadores de Infraero), en concepto de costes necesarios para la obtención del contrato. Adicionalmente, los importes anteriores se vieron incrementados en 14.601.360 reales brasileños correspondientes a la asunción por parte de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de gastos de licitación derivados de la obtención de la concesión registrada en ANB, que se consideraron como una aportación de fondos propios de la matriz con contrapartida en el

activo intangible. Dichos importes al tipo de cambio medio considerado del período arrojaron la cifra señalada de 505.504 miles de euros.

En 2018 el Grupo formalizó un contrato de gestión de servicios públicos con modalidad de concesión con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de Murcia. La duración de la concesión será de 25 años en los términos desde la formalización del contrato.

En ambos casos el Grupo ha calificado la contraprestación recibida como inmovilizado intangible, dado que dicha contraprestación consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público prestado, asumiendo el riesgo de demanda. Así se ha valorado el activo intangible derivado del acuerdo de concesión por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados.

Durante el periodo comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020, ambos inclusive, resulto imposible la ejecución parcial del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia como consecuencia de la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por las administraciones públicas para combatirlo. AIRM presentó solicitud de reequilibrio del contrato al amparo del artículo 34.4 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, calculando que la cantidad a compensar por este periodo, asciende a 2.592 miles de euros. El pago de esta compensación, conforme a lo establecido en la adenda al contrato de concesión formalizada el 30 de diciembre de 2020, se ha instrumentado mediante una subvención por concesión directa publicada en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el Decreto n.º 224/2020, de 23 de diciembre, por el que se establecen las normas especiales reguladoras de dicha subvención, como mecanismo excepcional de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico por el impacto que la crisis del COVID-19 ha tenido sobre el contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia durante el periodo de tiempo indicado anteriormente.

Esta subvención no estaba inicialmente prevista en el citado contrato de concesión e implica un cambio de naturaleza de la contraprestación para cubrir el déficit de explotación. Por ello, en el ejercicio 2020 se ha procedido a reclasificar el importe de la compensación minorando el activo intangible que recoge el acuerdo de concesión y registrando un activo financiero por importe de 2.592 miles euros (Nota 13). El cobro efectivo de la compensación se ha producido con fecha 1 de febrero de 2021.

Durante el ejercicio 2020 se han realizado diversas inversiones en mejoras en las infraestructuras por valor de 2.200 miles de euros (2019: 3.534 miles de euros).

No existen otros activos intangibles individualmente significativos.

Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	2020	2019
Obras e instalaciones en la infraestructura	2.117	-
Aplicaciones informáticas	32.873	19.533
Otro inmovilizado intangible	36.498	37.707
Total	**71.488**	**57.240**

Durante el ejercicio 2020 se han activado un total de 8 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2019: 28 miles de euros) (Nota 31).

Concesiones de servicios

El Grupo explota el aeropuerto de London Luton, los aeropuertos del Nordeste de Brasil (aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte), el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y los helipuertos de Ceuta y Algeciras bajo contratos de concesiones administrativas, las principales condiciones se describen a continuación:

- Helipuerto de Ceuta:

El Grupo explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad paga un canon anual de 39 miles de euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajero.

- Helipuerto de Algeciras:

El Grupo tiene un contrato de concesión administrativa con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82 miles de euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

- London Luton

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 (véase Nota 2.2) las cuentas del grupo de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III), creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited, sociedad gestora y concesionaria del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. El aeropuerto de Luton está gestionado, en régimen de concesión, por la sociedad LLAOL. El contrato de concesión se suscribió el 20 de agosto de 1998 y finaliza el 31 de marzo de 2031. El contrato de concesión contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") como garante de la operadora. La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos del IFRIC12 como concesión de servicio (ver Nota 2.24), sino que se contabiliza como un arrendamiento (ver Notas 2.22 y 30).

- Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

En el perímetro de consolidación del grupo se integra globalmente, desde el 1 de enero de 2018 las cuentas del grupo de la sociedad AIRM, S.M.E, S.A, creada con el objetivo de gestionar en régimen de concesión el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión son:

- Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.

- Obligación de explotar, mantener y conservar el AIRM.

- Derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios y actividades de tráfico y transportes aéreos (tarifas de aterrizaje, explotación económica de la terminal y servicios de pasajeros, mercancías y empresas de transportes aéreo) o vinculadas con la gestión del aeropuerto, así como de las actividades relacionadas.

- Antes de la puesta en servicio del Aeropuerto, la Concesionaria propondrá a la Administración concedente para su aprobación las tarifas máximas a aplicar por los servicios aeroportuarios, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto. Igualmente, antes del inicio de cada año natural, deberá proponer para su aprobación la actualización de las mismas.

- Por su parte, la Administración recibe un canon de explotación por tráfico de pasajeros, que será el resultante de aplicar una determinada cantidad en concepto de tarifa por pasajero/año al volumen de tráfico que refleje el Acta Anual de Tráfico. En la Oferta Económica se fija el Umbral de Tráfico de un millón de pasajeros, a partir del cual la Sociedad retribuirá el tráfico de pasajeros, desde el primero de ellos. La Administración también tendrá derecho a la percepción de un canon mínimo garantizado y a la participación en los ingresos derivados del tráfico de mercancías.

- Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

Tal como se menciona en la Nota 2.2, en el perímetro de consolidación del grupo se integran globalmente las cuentas del grupo de la sociedad "*Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.*", creada con el objetivo de gestionar en régimen de concesión los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte, de los que el Grupo resultó adjudicatario el 15 de marzo de 2019. Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión son:

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (Construir, operar y transferir), no incluye los servicios ATC (Air Traffic Control) y sigue un modelo Dual-Till, en el que los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados (el ingreso máximo por pasajero para los aeropuertos con más de 1 millón de pasajeros es de aproximadamente 8 euros y para el resto de aeropuertos se establecen por acuerdo con las aerolíneas) y la actividad comercial no está regulada.

- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 2.153 millones de reales brasileños (equivalente a 486,6 millones de euros al tipo de cambio 4,4239 EUR/BRL) distribuido entre inversiones obligatorias destinadas a adecuar las infraestructuras al tráfico (el 25,6% del total estimado por la autoridad brasileña que deberán ser ejecutadas en los primeros 3/4 años); inversiones discrecionales (31,7%) no obligatorias, principalmente destinadas a las áreas comerciales; y de mantenimiento de infraestructuras, pistas y equipamientos (42,7%).

- La contraprestación económica variable se fija en el 8,16% sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63% y se incrementan gradualmente a 3,26% en 2026, 4.90% en 2027, 6,53% en 2028, llegando al 8,16% contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos.

- La oferta realizada por Aena representa 141 reales brasileños por pasajero (31,9 euros), y el importe de la inversión por pasajero se sitúa en 159 reales brasileños por pasajero (35,9 euros).

A 31 de diciembre de 2020 el Grupo opera la totalidad de los aeropuertos objeto de la concesión.

Deterioro de valor del inmovilizado intangible

El movimiento en el ejercicio 2020 ha sido el siguiente:

	31 de diciembre de 2019	Dotación	Aplicación	31 de diciembre de 2020
Concesiones de servicios	-	(103.994)	-	(103.994)
Obras e instalaciones infraestructura concesionada	-	(5.785)	-	(5.785)
Aplicaciones informáticas	-	(1)	-	(1)
Total	**-**	**(109.780)**	**-**	**(109.780)**

A 31 de diciembre de 2020 la dirección del Grupo ha realizado el test de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias conforme al procedimiento descrito en la Nota 8 de la presente memoria consolidada.

8. Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias

A 31 de diciembre de 2019 la dirección del Grupo revisó los resultados de 2019 para evaluar si existían cambios significativos que pudieran llevar al deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, concluyendo que no existían indicios de deterioro. No obstante, de acuerdo con el procedimiento descrito en las Notas 2.8 y 6, y para las unidades generadoras de efectivo (en adelante, UGE´s) descritas también en dicha Nota, el Grupo efectuó el *test* de deterioro con las premisas y variables descritas en dichas notas, no identificando impactos en los estados financieros consolidados a 31 de diciembre de 2019, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas.

Respecto al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2020, tal y como se describe en la Nota 3 relativa a los efectos de la pandemia por el COVID-19, las medidas para detener la expansión del coronavirus han supuesto en todas las empresas del Grupo Aena una reducción extraordinaria de su actividad e ingresos que se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación y que pueden considerarse como indicadores de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable. En consecuencia, al cierre del ejercicio 2020, el Grupo ha efectuado los oportunos tests de deterioro en todas sus Unidades generadoras de efectivo, obteniendo los siguientes resultados (en miles de euros):

UGE	Deterioro	Valor recuperable
Red de aeropuertos	-	
Servicios inmobiliarios	(1.117)	831.454
SC AIRM	45.279	(1.440)
ANB	64.647	274.297
Grupo LLAH III	-	
Inversiones financieras	-	
Total	**108.809**	

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Ernst & Young.

a) UGE "Red de aeropuertos de Aena"

Durante el año 2020 se ha experimentado una fuerte caída en el tráfico de pasajeros (72,33 %) y de operaciones (53,32 %) respecto del mismo período del ejercicio anterior. Los ingresos constitutivos de la cifra de negocios de Aena S.M.E., S.A han disminuido un 50,9% , en tanto que el EBITDA (809.326 millones de euros) ha disminuido un 69,71 % respecto al de 2019.

Dado que las caídas mencionadas no se contemplaron en el escenario considerado en el test de deterioro realizado al cierre de 2019 para la red de aeropuertos que constituye el segmento de Aeropuertos, al cierre del periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2020, el Grupo realizó un test de deterioro que se ha actualizado al cierre de dicho ejercicio. No obstante, no se han identificado impactos significativos en las Cuentas Anuales del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas para dicho test de deterioro han sido las siguientes:

Tráfico

Según las proyecciones de EUROCONTROL de enero de 2021 relativas al número de operaciones, durante 2021 se recuperará, como máximo, el 51% del volumen de tráfico europeo de 2019, acelerándose a partir del verano. Considerando que el cambiante entorno actual dificulta enormemente realizar estimaciones, en Aena se ha considerado, para realizar estos tests de deterioro, la sensibilidad más pesimista basada en la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2027, con un nivel de tráfico para 2021 de un -65 % respecto a 2019.

Proyecciones financieras

La Sociedad ha realizado los cálculos de valor recuperable como el valor en uso a 31 de diciembre de 2020 sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para el periodo 2020-2027.

Tradicionalmente, la Sociedad utiliza un periodo de proyección de cuatro años, sin embargo, considerando el entorno de incertidumbre existente, se ha considerado más adecuado ampliar el período de proyección hasta 2027.

Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del octavo año se han calculado utilizando una tasa constante de crecimiento esperado del 1,5 %.

Las hipótesis clave que principalmente afectan a los flujos de efectivo de la Unidad Generadora de efectivo de la red de aeropuertos son:

- El tráfico de pasajeros, en el que se ha contemplado el escenario mencionado anteriormente.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios en el escenario base:
  En 2021 se considera la tarifa aprobada, (0 % de variación).
- Nivel de inversiones.
- Eficiencias en los costes operacionales (OPEX). Los porcentajes de inflación considerados son:

PROYECCIÓN OPEX	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
IPC		0%	1%	2%	2%	2%	2%	2%

Durante el período 2021-2027, los gastos operativos crecen ligeramente por encima de la inflación, debido a cierta variabilidad con los incrementos de tráfico.

- Los ingresos de servicios aeroportuarios se han calculado en función de las variaciones de tráfico y tarifa y se han considerado incentivos comerciales destinados a apoyar la recuperación del tráfico.
- Para los ingresos comerciales, se han considerado escenarios prudentes que reflejan la reducción de rentas de arrendamientos derivadas de las negociaciones en curso con los arrendatarios (ver Nota 5).

Tasas de descuento y de crecimiento a largo plazo

	31 de diciembre de 2020
Tasa de crecimiento a perpetuidad	1,50 %
Tasa de descuento antes de impuestos	8,5 %
Tasa de descuento después de impuestos	6,34 %

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPCAI) estimado de acuerdo con la metodología CAPM (*Capital Asset Pricing Model*), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos. Se ha revisado al alza respecto a 2019 para reflejar el impacto de la crisis sanitaria y las medidas tomadas para controlarlo en sus diversos componentes: tasa libre de riesgo, riesgo país, prima de riesgo de mercado, coste de la deuda y riesgo propio del activo.

Análisis de sensibilidad

Adicionalmente, el Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tasas de crecimiento a perpetuidad (+1 p.p./-1 p.p.)

Así como a los siguientes cambios en las hipótesis clave:

- Tráfico de pasajeros, en el que se ha contemplado un escenario más optimista al escenario base, en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2025, y el tráfico de 2021 sería de un -50 % respecto al de 2019.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios: En 2021 se considera la tarifa aprobada (0 % de variación). Para el segundo DORA contempla una variación de -2% de tarifa.
- Nivel de inversiones. En correlación con el nivel de tráfico contemplado.

Como resultado de estos análisis de sensibilidad realizados al cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

En 2019, la Sociedad no detectó indicios de deterioro del inmovilizado. No obstante, al cierre del ejercicio 2019 la Sociedad efectuó el test de deterioro de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 4a) para las unidades generadoras de efectivo descritas también en dicha nota, no identificando deterioro alguno, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales premisas utilizadas en 2019 fueron:

	2019
Tasa crecimiento	1,50 %
Tasa de descuento antes de impuestos	5,40 %
Tasa de descuento después de impuestos	4,05 %

b) Servicios inmobiliarios

El Grupo ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2020, tal y como hizo también para el 30 de junio de 2020 y 31 de diciembre de 2019, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, con especial atención en los cambios significativos y en las condiciones del mercado derivados de la pandemia de COVID-19. En particular, dice el informe: *"Esto significa que nos enfrentamos a un conjunto de circunstancias con un cierto grado de incertidumbre y volatilidad en los diferentes sectores productivos y mercados financieros sin precedentes en las que basar un juicio. Por ello, la valoración podría contemplar un mayor grado de incertidumbre y un mayor nivel de cautela respecto a condiciones estables normalizadas. Dado el impacto futuro desconocido que el COVID-19 pueda arrojar al mercado inmobiliario, es recomendable realizar revisiones de estas con una mayor frecuencia. Ante esta falta de normalidad en el mercado, se ha adoptado una serie de medidas adicionales, que ayudan a obtener valores que reflejen razonablemente la situación actual del mercado y que se indican en el informe."*

En lo que respecta al método de valoración se ha realizado aplicando un enfoque de capitalización, que proporciona una indicación de valor mediante la conversión de flujos de efectivo futuros en un único valor de capital actual. Este enfoque, asimilable a un modelo de Descuento de Flujos de Caja (DFC), es generalmente utilizado para la estimación de valor de unidades de explotación generadoras de efectivo, reconociendo de forma explícita el valor temporal de flujos de fondos que generará el activo en sí.

De resultas de la comparación entre el valor razonable a 31 de diciembre de 2020 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el Segmento inmobiliario, ha resultado una dotación de deterioro de

cuatro edificaciones por un total de 724 miles de euros, así como una reversión parcial de los deterioros de los terrenos de los campos de golf de los aeropuertos de Barcelona y Valencia por un total de 1.841 miles de euros, por lo que se ha obtenido un resultado positivo de 1.117 miles de euros. En el cierre del ejercicio 2019, se consideró que no existían deterioros adicionales a los ya reconocidos (Nota 6.3).

En el ejercicio 2019, la Sociedad encargó a una empresa de tasación independiente (CBRE Valuation Advisory S.A.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 30 de junio de 2019, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias. No se consideró que hubieran existido, durante el segundo semestre de 2019, cambios significativos ni en las condiciones del mercado ni en los activos tasados que pudieran invalidar las valoraciones realizadas.

c) UGE constituida por la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

Con fecha 24 de febrero de 2018 se formalizó un contrato de gestión de servicios públicos con modalidad de concesión entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, titular de las instalaciones del AIRM y la Sociedad cuyo objeto comprende toda actuación relativa a la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de Murcia. La duración de la concesión será de 25 años desde la formalización del contrato.

La Sociedad valora el activo intangible derivado del acuerdo de concesión, por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados.

El Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor el valor en uso a 31 de diciembre de 2020 sobre la base de las proyecciones financieras elaboradas por la dirección para todo el periodo concesional.

En estos cálculos se utilizan estimaciones de flujos de efectivo basadas en las proyecciones del Plan Económico Financiero presentado en la Oferta Económica del Contrato de Concesión, actualizada conforme a las últimas estimaciones de la Dirección para todo el periodo de la concesión.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 31 de diciembre de 2020 son las siguientes:

- Se mantienen las condiciones y obligaciones contractuales reflejadas en la oferta de Aena (inversiones, cánones mínimos asegurados).
- Tráfico:

Se ha considerado como escenario base la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2025, con un nivel de tráfico para 2021 de un -41 % respecto a 2019, y con crecimientos para 2022, 2023 y 2024 del 20 %, 21 % y 16 %, respectivamente.

El escenario de tráfico propuesto se ha generado aplicando la traslación directa de las hipótesis de la Oferta con un desplazamiento de 8 años:

- Tasa de crecimiento acumulativo (CAGR) 2024-2025: Se aplica el crecimiento de la Oferta para 2017 (+9,1%).
- CAGR 2025-2033: Se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2017-2025 (+5,9%).
- CAGR 2033-2038: Se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2025-2030 (+5,7%).
- CAGR 2038-2043: Se aplican los mismos CAGR de la Oferta para 2030-2035 (+4%). Con estas hipótesis, se alcanzarían cerca de 3 millones de pasajeros en 2042, frente a los algo más de 4 millones de la Oferta para ese mismo año.
- Con estas hipótesis se produce una disminución de 18,7 millones de pasajeros durante el período de la concesión en comparación con los contemplados en la Oferta Económica (42,7 millones de pasajeros frente a los 61,4 millones de pasajeros de la Oferta, un -31 %).

- Proyecciones financieras

- Los ingresos de explotación contemplados en el escenario base descrito ascienden a 473,5 millones de euros durante todo el periodo de la concesión (2018-2043). La disminución de ingresos totales, con respecto a los ingresos contemplados en la Oferta, es de unos 373 millones de euros.
- Gastos operacionales: la variación de los gastos respecto a la Oferta es relativamente pequeña (50 millones de euros inferior), debido a alta componente de gastos fijos independientes del tráfico.
- Nivel de tarifas: 2021-2027: 0%; Desde 2027: +1 %.
- Tasas de descuento:

Tasa de descuento antes de impuestos	11 %
Tasa de descuento después de impuestos	8,24 %

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo es el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPCAI) estimado de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos. Se ha revisado al alza respecto a 2019 para reflejar el impacto de la crisis sanitaria y las medidas tomadas para controlarlo en sus diversos componentes: tasa libre de riesgo, el riesgo país, la prima de riesgo de mercado, el coste de la deuda y el riesgo propio del activo.

- Mecanismos de reequilibrio económico

Se han contemplado los efectos derivados del mecanismo de reequilibrio económico del artículo 34.4 del RDL 8/2020, por importe de 2,6 millones de euros (ver Nota 7) correspondiente al período comprendido entre el 14 de marzo y el 30 de junio de 2020.

Por otra parte, actualmente se desconoce la duración real de la situación de hecho creada por la crisis sanitaria del COVID-19. Esta situación puede dejar un escenario de tráfico a futuro que altere, sustancialmente, el equilibrio de los supuestos económicos básicos de la adjudicación del contrato. En este escenario, se cree que sería de aplicación un reequilibrio adicional al anterior, basado en el art. 282 del TRLCSP, que se está negociando en la actualidad con la Administración concedente. No obstante, no se ha considerado hipótesis alguna de reequilibrio dado que a la fecha no se ha sustanciado el potencial reequilibrio en actuaciones concretas adicionales y existe incertidumbre en cuanto a la forma en la que se ejecutará, no pudiéndose estimar con fiabilidad su potencial impacto en el importe recuperable del inmovilizado.

- Conclusiones y análisis de sensibilidad

Como resultado del test practicado sobre el escenario base, se puso de manifiesto la necesidad de registrar una corrección valorativa por la totalidad del valor en libros de los activos intangibles e inmovilizado material afecto a la concesión, que ascendía a 45.279 miles de euros a 31 de diciembre de 2020. Este importe figura en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias adjunta. De esta cifra, 45.133 miles de euros correspondían al activo intangible y, el resto, a inmovilizado material (Instalaciones técnicas, maquinaria, equipos para proceso de información y mobiliario).

La Sociedad realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.):

- Tasa de descuento (-1 p.p./+1 p.p.)

- Nivel de tarifas: se consideran las mismas estimadas por la matriz Aena en línea con lo que se ha venido haciendo en el pasado, teniendo como base el DORA: 2020: -1,44%; 2021-2027: 0%; Desde 2027: +2 p.p.

Como resultado de los análisis de sensibilidades realizados, el deterioro habría ascendido también a 45.279 miles de euros, incluso utilizando los valores más optimistas posibles (tasa de descuento -1 p.p; nivel de tarifas +2 p.p a partir de 2027).

A 31 de diciembre de 2019 la dirección de la Sociedad revisó los resultados de 2019 para evaluar si existían cambios significativos que pudieran llevar al deterioro de los activos intangibles e inmovilizado, concluyendo que no existían indicios de deterioro a dicha fecha, inclusive después de aplicar sensibilidades sobre las variables utilizadas. Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso el ejercicio 2019 fueron las siguientes:

- **Tráfico:** A partir del escenario del Plan Operativo de 2020 se proyectan las tasas de crecimiento interanuales previstas en la Oferta.
- **Tasas de descuento:**

Tasa de descuento antes de impuestos	8,70%
Tasa de descuento después de impuestos	6,86%

d) UGE constituida por la Sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB)

El 15 de marzo de 2019 Aena resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) en la subasta celebrada en relación con la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil.

De acuerdo con la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el Consejo de Ministros aprobó, en su reunión de 12 de abril de 2019, autorizar a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB" o "Aena Brasil") como entidad concesionaria de la gestión aeroportuaria de los citados aeropuertos. Con fecha 30 de mayo de 2019 se constituyó la nueva sociedad brasileña, participada en su totalidad por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., con un capital social de 10.000 reales brasileños y cuyo objeto social específico y exclusivo es la prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil. El Consejo de Administración de la sociedad brasileña, en su reunión celebrada el 1 de julio de 2019, aprobó una ampliación de capital social por importe de 2.388.990.000 reales brasileños (aproximadamente, 537,8 millones de euros al tipo de cambio asegurado de 4,4425 EUR/BRL), que fue totalmente suscrita por su accionista único.

El acuerdo de concesión de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil está dentro del alcance de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios* y fue reflejado en las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019 conforme al modelo del activo intangible.

En cuanto al inmovilizado intangible y material procedente de dicho acuerdo, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor en uso a 31 de diciembre de 2020 sobre la base de las proyecciones financieras realizadas por un consultor independiente y aprobadas por su Consejo de Administración para todo el periodo concesional, hasta el año 2049. Dichos flujos de efectivo futuros se estimaron en la moneda en la que iban a ser generados (Real Brasileño). AENA convirtió el valor presente aplicando el tipo de cambio de contado en la fecha de cálculo del valor de uso (tipos de cambio de cierre: 31 de diciembre de 2020: 6,3735). Las hipótesis más significativas de dicha estimación se detallan a continuación.

En lo que respecta al tráfico, el escenario base implica un número de pasajeros durante todo el periodo concesional de 833 millones de pasajeros, un descenso del 26 % sobre el número de pasajeros contemplado en la oferta (1.123 millones de pasajeros), originando a su vez un descenso del 31 % en los ingresos operativos que se consideraron inicialmente.

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo ha sido del 12% y se corresponde con el Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos (CMPCAI) estimado de acuerdo con la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model), y está determinada por la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos. Esta tasa incluye un ajuste a la baja para contemplar el efecto de los flujos positivos resultantes del reequilibrio económico-financiero de la concesión (nota 1), ajuste que ha sido calculado ponderando el grado de probabilidad de obtención del reequilibrio, teniendo en cuenta las incertidumbres asociadas con su cálculo y su eventual aprobación por la Entidad concedente.

Además de la tasa de descuento, los principales supuestos que afectan los flujos de efectivo de la Compañía son: curva de demanda de pasajeros, variación de tarifas, ingresos comerciales, nivel de inversiones y costes operativos.

Como resultado del test practicado sobre el escenario base, se puso de manifiesto la necesidad de registrar una corrección valorativa por importe de 64.647 miles de euros a 31 de diciembre de 2020, que se han imputado al activo intangible derivado del acuerdo de concesión. Este importe figura en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de Resultados consolidada adjunta.

El Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro de la UGE constituida por la Sociedad ANB a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo (WACC y curva de recuperación del tráfico de pasajeros), obteniendo los siguientes resultados:

	WACC		
Recuperación del tráfico (PAX) 2021 - 2025	11,0%	12,0%	13,0%
Curva de recuperación en "V" (+7,1%)	-	(48.419)	(92.512)
Curva de recuperación en "U" - Base	(12.767)	(64.647)	(107.917)
Curva de recuperación en "L" (-14,2%)	(25.322)	(77.586)	(121.159)

e) UGE constituida por el Grupo LLAH III

En cuanto al inmovilizado intangible y material procedente de la adquisición de la Sociedad LLAH III, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor en uso a 31 de diciembre de 2020 sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para todo el periodo concesional. Dichos flujos de efectivo futuros se estimaron en la moneda en la que iban a ser generados (Libra esterlina). AENA convirtió el valor presente aplicando el tipo de cambio de contado en la fecha de cálculo del valor de uso (tipos de cambio de cierre: 31 de diciembre de 2020: 0,89903; 2019: 0,85080). Las hipótesis más significativas de dicha estimación fueron:

- **Proyecciones financieras**

Se han realizado con las estimaciones contenidas en el Plan de Negocio aprobado por el Consejo de Administración de dicha Sociedad, que se extienden hasta el año 2032, año de expiración legal del contrato de concesión, dado que el Acuerdo de concesión con el Ayuntamiento de Luton confiere a la Sociedad el derecho a explotar la infraestructura aeroportuaria hasta dicho año.

En dichas proyecciones se han incluido las perspectivas actuales de la dirección del subgrupo sobre los impactos desfavorables derivados de la pandemia del COVID-19, que reducen significativamente, respecto de los Planes de negocio aprobados en 2019, el tráfico de pasajeros y los flujos de caja operativos durante el periodo 2019-2023.

Las hipótesis clave para la determinación del valor en uso son la tasa de descuento del 7,92% (2019: 7,75%) y la tasa de crecimiento a largo plazo de aproximadamente 3,0% (2019: 2,5%), utilizada para extrapolar los flujos de efectivo más allá del período del plan de negocios de 5 años.

Asimismo, dado que el contrato de concesión establece un derecho de reequilibrio basado en la existencia de una pandemia como causa de fuerza mayor especial (Special Force Majeure, SFM en adelante), el importe del canon de concesión a pagar incluida en las previsiones se ha basado en los importes que se pagarían en virtud de la cláusula de fuerza mayor especial incluida en el Acuerdo de Concesión. Dado que el procedimiento está suspendido mientras se están manteniendo conversaciones con el Municipio de Luton sobre la aplicación del mismo, se ha considerado adecuada la ponderación en las previsiones de la probabilidad de ocurrencia de diversos escenarios. Por otro lado, tras la aprobación por parte del Consejo de Administración de la Sociedad se ha formalizado la presentación al Municipio de Luton de la solicitud de ampliación de la capacidad del aeropuerto a 19 millones de pasajeros. Por lo tanto, la probabilidad de ocurrencia de dicha variable también ha sido ponderada en las previsiones en función a varios escenarios. Otras hipótesis clave que afectan a los flujos operativos de la Compañía son los tráficos, las tarifas, ingresos comerciales, nivel de inversiones y costes operativos.

Para los dos supuestos clave, número de pasajeros y canon concesional, se han ponderado en las previsiones la probabilidad de ocurrencia de los escenarios contemplados, llegándose a un valor de 18,5 millones de pasajeros para el tráfico y 85 % para el importe de la SFM. Dicho porcentaje se ha considerado por el efecto de la reducción del canon resultantes del reequilibrio económico-financiero de la concesión basado en una causa de fuerza mayor al que se tiene derecho en virtud del contrato de concesión ponderado por el grado de probabilidad en su obtención teniendo en cuenta las incertidumbres asociadas a su cálculo y su eventual futura aprobación por la entidad concedente.

A 31 de diciembre de 2020, tanto sobre el escenario base como sobre el resto de escenarios de tráfico contemplados, se realizó un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones razonables de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo, asumiendo los siguientes incrementos o disminuciones, expresados en puntos porcentuales (p.p.), manteniendo constantes todas las demás suposiciones:

- Si la tasa de descuento es 50bps superior, el valor en uso disminuiría en 15,3 millones de euros (2019: 21,5 millones de euros).
- Si la tasa de descuento es 50bps inferior, el valor en uso aumentaría en 16 millones de euros (2019: 21,5 millones de euros).
- Si la tasa de crecimiento es 100bps mayor, el valor en uso aumentaría en 30,1 millones de euros (2019: 66,8 millones de euros).
- Si el número de pasajeros se limitara a 18 millones, el valor en uso disminuiría en 6,9 millones de euros.

En todos estos escenarios, el valor en libros es inferior al valor en uso y no se requiere deterioro.

Si finalmente el procedimiento de Fuerza Mayor Especial no resultara de aplicación o el ajuste económico previsto conforme a dicho procedimiento fuera inferior a lo previsto, los importes a pagar aumentarían con un efecto consecuente en el valor en uso de la UGE. Si hubiera que proceder al pago de la tasa de concesión total para el período 2021-2027, el valor en uso disminuiría en aproximadamente 105,2 millones de euros y, por lo tanto, el importe a deterioro ascendería a unos 20,6 millones de euros, aunque la dirección del Grupo considera remota la probabilidad de ocurrencia de este escenario.

Como resultado de este análisis de sensibilidad, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis, individualmente consideradas. Es decir, la dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro.

Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado a 31 de diciembre de 2020 es superior al valor en libros del mencionado inmovilizado.

f) UGE´s constituidas por Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto

El cálculo del deterioro se ha determinado como resultado de la comparación del valor contable de la inversión con su valor recuperable, entendido como el mayor del valor en uso o valor razonable menos los costes de venta. En este sentido, el valor en uso se calcula en función de la participación del Grupo en el valor actual de los flujos de efectivo estimados de las actividades ordinarias y de la enajenación final o de los flujos estimados que se espera recibir del reparto de dividendos y de la enajenación final de la inversión. Los resultados del test muestran que el valor recuperable de la inversión es mayor que el valor en libros para todas las inversiones en empresas asociadas, de forma que no procede el cálculo de ningún deterioro.

9. Inversiones en patrimonio de empresas asociadas y con control conjunto

El detalle y movimiento en los ejercicios 2020 y 2019 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

	Saldo a 1 de enero de 2020	***Altas/Bajas* (Reducción de capital)** (Nota 2.2)	***Deterioro de participaciones puestas en equivalencia***	***Aportación resultados ejercicios***	***Dividendos aprobados***	***Diferencias de conversión*** (Nota 18.b)	***Participación en resultado global de asociadas*** (Nota 18.c)	***Otros***	**Saldo a 31 de diciembre de 2020**
SACSA	3.922	-	-	(931)	-	(460)	-	(133)	2.398
AMP(*)	56.179	-	-	4.672	-	(6.548)	(39)	6	54.270
AEROCALI (**)	3.683	-	-	(2.671)	-	(460)	-	-	552
Total	**63.784**	-	**-**	**1.070**	**-**	**(7.468)**	**(39)**	**(127)**	**57.220**

2019

	Saldo a 1 de enero de 2019	**Altas/Bajas (Reducción de capital)** (Nota 2.2)	**Aportación resultados ejercicios**	**Dividendos aprobados**	**Diferencias de conversión** (Nota 18.b)	**Participación en otro rdo global de asociadas** (Nota 18.c)	**Otros**	**Saldo a 31 de diciembre de 2019**
SACSA	3.339	-	5.350	(4.570)	81	-	(278)	3.922
AMP (*)	56.809	(5.230)	14.417	(12.703)	1.741	(4)	1.148	56.178
AEROCALI (**)	5.285	-	2.679	(4.391)	110	-	-	3.683
Total	**65.433**	**(5.230)**	**22.446**	**(21.664)**	**1.932**	**(4)**	**870**	**63.783**

(*) El impacto que la reducción de capital de AMP explicada en la Nota 2.2 tuvo en 2019 en ganancias acumuladas fue de (350) miles de euros. El impacto que esta operación ha tenido en el valor de la inversión de AMP se refleja en el epígrafe "Otros".

(**) Inversión con control conjunto (Véase Nota 2.2). A raíz de la adquisición de acciones en esta empresa y la obtención del 50 % de participación, el Grupo ha evaluado los derechos en la misma concluyendo que existe control conjunto ya que las decisiones son tomadas por unanimidad entre los socios. Con esta adquisición no se modifican los estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios; asimismo en el periodo no se ha realizado ningún acuerdo entre los socios. No existe ningún pasivo contingente en relación con la participación del Grupo en el negocio conjunto. Esta sociedad explota el Aeropuerto de Barranquilla.

AMP participa en un 17,37 % en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), el cual formalizó con fecha 20 de Abril de 2015 la adquisición de la Sociedad Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S. L. ("DCA") a Abertis por 190,8 millones de USD.

DCA tiene una participación del 74,5 % en la sociedad MBJ Airports Limited ("MBJA"), compañía que opera el Aeropuerto Sangster Internacional ("MBJ") de la ciudad de Montego Bay en Jamaica. MBJ Airports Limited cuenta con una concesión para operar, mantener y explotar el aeropuerto por un periodo de 30 años, contados a partir del 3 de abril de 2003. Asimismo, DCA cuenta con una participación del 14,77 % en la compañía SCL Terminal Aéreo Santiago, S.A. ("SCL"), operador del terminal internacional de Santiago de Chile, hasta el 30 de septiembre de 2015.

Sangster International Airport es el principal aeropuerto de Jamaica y está ubicado en la ciudad de Montego Bay, justo en el centro del corredor turístico de Negril a Ocho Ríos, donde se concentra el 90 % de la capacidad hotelera de la isla.

La información auditada, expresada bajo NIIF, relativa a las empresas asociadas y con control conjunto a fecha 31 de diciembre de 2020 y 2019, valoradas en euros al tipo de cambio correspondiente a cada uno de los ejercicios es el siguiente:

Nombre	Asociada / control conjunto	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2020:							
- SACSA	Asociada	Colombia	11.468	5.141	13.801	(2.456)	37,89%
- AMP	Asociada	México	163.317	6.867	11.793	14.015	33,33%
- AEROCALI	Control conjunto	Colombia	11.930	10.827	14.570	(5.341)	50,00%

Nombre	Asociada / control conjunto	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio/ (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2019:							
- SACSA	Asociada	Colombia	23.451	13.103	49.484	14.118	37,89%
- AMP	Asociada	México	178.849	16.674	21.407	43.257	33,33%
- AEROCALI	Control conjunto	Colombia	21.192	13.826	44.183	5.357	50,00%

El detalle de activos, pasivos, ingresos y resultados expresados en miles de euros de la principal empresa asociada (AMP) es el siguiente:

	2020	2019
Activo no corriente	155.710	161.484
Activo corriente	7.607	17.366
Pasivo no corriente	6.867	(182)
Pasivo corriente	-	16.856
Ingresos ordinarios	11.793	21.407
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	14.015	43.257
Resultado global total	14.015	43.257

10. Instrumentos financieros

a) Instrumentos financieros por categoría

	31 de diciembre de 2020			
	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos				
Otros activos financieros	90.819	-	167	**90.986**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	836.561	-	-	**836.561**
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	1.224.878	-	-	**1.224.878**
Total	**2.152.258**	**-**	**167**	**2.152.425**

	31 de diciembre de 2020			
	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos en balance				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	-	-	8.213.670	**8.213.670**
Pasivos por arrendamiento financiero (Nota 20)	-	-	42.132	**42.132**
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	-	133.301	-	**133.301**
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	-	-	407.432	**407.432**
Total	**-**	**133.301**	**8.663.234**	**8.796.535**

	31 de diciembre de 2019			
	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos				
Otros activos financieros	79.776	-	347	**80.123**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros) (Nota 13)	501.543	-	-	**501.543**
Efectivo y equivalentes al efectivo (Nota 15)	240.597	-	-	**240.597**
Total	**821.916**	**-**	**347**	**822.263**

	31 de diciembre de 2019			
	Pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de cobertura	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Total
Pasivos				
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero) (Nota 20)	6.845.683	-	-	**6.845.683**
Pasivos por arrendamiento (Nota 6.2)	67.756	-	-	**67.756**
Instrumentos financieros derivados (Nota 12)	-	127.334	-	**127.334**
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros) (Nota 19)	526.943	-	-	**526.943**
Total	**7.440.382**	**127.334**	**-**	**7.567.716**

En el ejercicio 2020 y 2019, otros activos financieros recoge principalmente depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos

b) Calidad crediticia de los activos financieros

La calidad crediticia de los activos financieros que todavía no han vencido y que tampoco han sufrido pérdidas por deterioro se puede evaluar en función de la calificación crediticia ("*rating*") otorgada por organismos externos al Grupo o bien a través del índice histórico de créditos fallidos:

(En millones de euros)	31 de diciembre de	
CLIENTES	**2020**	**2019**
Clientes con calificación crediticia externa *(Fuente Bloomberg)*		
BBB	6,8	113,9
BB+	13,5	134,4
B	2,8	0,6
Clientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	1,7	1,8
Grupo 2	80,3	197,9
Grupo 3		-

- Grupo 1 – Clientes nuevos / partes vinculadas (menos de 6 meses)
- Grupo 2 – Clientes existentes / partes vinculadas (más de 6 meses) sin fallidos en el pasado.
- Grupo 3 – Clientes existentes / partes vinculadas (más de 6 meses) con algún fallido en el pasado. Todos los impagos se recuperaron totalmente.

Ninguno de los préstamos a partes vinculadas está vencido ni ha sufrido deterioro de valor.

c) Concentración del riesgo de crédito

En base a lo establecido en el párrafo B5.5.35 de la NIIF 9, la normativa contable permite utilizar soluciones prácticas para medir las pérdidas crediticias esperadas de cuentas a cobrar comerciales utilizando una matriz de provisiones basándose en la propia experiencia de pérdidas crediticias históricas reales y ajustando dicha información de pérdida histórica con información observable actual (información *"Forward looking"*).

En este contexto, el Grupo ha desarrollado una matriz de provisiones basándose en el comportamiento histórico de cobros e impagos en base a series históricas de facturación y su secuencia de cobros en el tiempo. El ajuste *"Forward looking"* generalmente se basa en el entorno económico en el que opera el Grupo así como en sus principales líneas de negocio. Generalmente se utilizan para la obtención de dicho ajuste *"Forward looking"* las variables socioeconómicas que pueden ser las más adecuadas para su estimación.

Considerando las circunstancias extraordinarias actuales, debido a la pandemia del Covid-19, los principales procedimientos llevados a cabo para la estimación de la pérdida esperada de cuentas a cobrar comerciales a 31 de diciembre de 2020 han sido los siguientes:

- En un primer paso se obtiene la matriz de pérdida histórica basada en lo establecido en el párrafo B5.5.35 de la NIIF 9. En base al comportamiento histórico se estima la tasa de pérdida histórica en cada "*bucket*" temporal de las cuentas a cobrar comerciales en vigor a fecha de cierre:

	Corriente	**<30**	**30-60**	**60-90**	**90-120**	**>120**
Loss rate (%)	0,452 %	25,693 %	47,507 %	67,169 %	82,959 %	100 %

- Según el análisis de pérdida histórica, del saldo de todas las cuentas a cobrar corrientes se espera que el 0,452% no se cobren, del saldo de las cuentas a cobrar vencidas hasta 30 días se espera no cobrar el 25,69% etc.

- En circunstancias normales la pérdida histórica representa relativamente bien la pérdida esperada en periodos futuros pero debido a las circunstancias actuales del COVID-19, a 31 de diciembre de 2020, la pérdida observada históricamente no es suficientemente representativa para estimar la pérdida esperada.

  Por ello se ha reconsiderado y adaptado el enfoque para la estimación de la pérdida esperada de cuentas a cobrar comerciales a 31 de diciembre de 2020 y se ha considerado información de mercado observable para la estimación de la pérdida esperada.

- Una parte relevante de las contrapartes de las cuentas a cobrar comerciales del Grupo pertenecen de forma directa o indirecta al sector de la aviación. Para este sector, a 31 de diciembre de 2020 se observan en base a los CDS probabilidades de impago para los rating BBB del 0,56% y BB del 2,36%.

- Asumiendo que el impacto por el COVID habrá resultado en una bajada generalizada de los rating crediticios se considera más apropiado tomar como referencia el dato observado para el rating BB, esto es el 2,36%.

- Para los "*buckets*" temporales siguientes se asume un multiplicador de 4 (que se corresponde aproximadamente con el multiplicador de las probabilidades de impago (PD) observadas si se pasa de rating BBB a BB).

- Partiendo de los datos de mercados observables a 31 de diciembre de 2020 y asumiendo un deterioro en la calidad crediticia para los *buckets* temporales no corrientes se estima la siguiente matriz de tasa de pérdida esperada.

	Corriente	**<30**	**30-60**	**60-90**	**90-120**	**>120**
Loss rate (%)	0,452 %	25,693 %	47,507 %	67,169 %	82,959 %	100 %
Loss rate (%) ajustada *forward looking* (%)	2,36 %	25,69 %	47,507 %	67,75 %	100 %	100 %

- En el saldo corriente la Probabilidad de impago del 2,36% corresponde al valor observado a 31 de diciembre de 2020 para el sector aviación con Rating BB.

- Posteriormente, dicha PD inicial se va incrementando con el multiplicador 4 hasta alcanzar el 100% en función del vencimiento de los saldos pendientes de cobro. Los *buckets* se ajustan solo si la PD histórica resulta ser inferior. El multiplicador aplicado de 4 es aproximadamente aquel que se observa para las PD del sector aviación si se pasa de Rating BBB a Rating BB.

Respecto al análisis de deterioro por riesgo de crédito de los saldos devengados y pendientes de cobro en concepto de las Rentas Mínimas Garantizadas de los contratos de los arrendamientos, el Grupo considera que se trata de saldos a cobrar vigentes y exigibles por el 100% del importe y por lo tanto sujetos a riesgo de crédito de contraparte. Para aproximadamente el 98% de la exposición se ha analizado de manera individual:

- Si existe un CDS cotizado o Rating para la contraparte. Si es el caso la PD se ha obtenido en base al CDS o según el Rating.

- Si no existe un CDS o Rating se ha analizado el sector y país al que pertenece la contraparte y se ha asignado una PD de sector/país para rating BB. En estos casos se analizado mediante otras fuentes de información Reuters, Bloomberg y/o internet) si existen indicios que la contraparte se encuentre en problemas financieros significativos. En el caso de haber identificado dichos indicios el Rating se ajusta a B o CCC según corresponda.

En los casos en los que la pérdida por deterioro ya se considera incurrida se ha estimado el deterioro en base a la mejor información disponible con respecto al importe recuperable.

Teniendo en cuenta el procedimiento descrito, el Grupo ha determinado que la aplicación de los requerimientos de deterioro de la NIIF 9 a los activos financieros existentes ha producido la siguiente variación en la provisión por deterioro durante los ejercicios 2020 y 2019:

(en miles de euros)

	Clientes y otras cuentas a cobrar	***Otros activos financieros y tesorería***	***Total***
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2019 bajo NIIF 9	**108.071**	**1.847**	**109.918**
Variación de la provisión durante 2019:			
Variación de provisión por deterioro del valor de clientes y otras cuentas a cobrar	13.045	-	13.045
Deterioro (Reversión) de otros activos financieros	-	(857)	(857)
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	(6)	(6)
Saldo de la provisión por deterioro a 31 de diciembre de 2019 bajo NIIF 9	**121.116**	**984**	**122.100**
Variación de la provisión durante 2020:			
Variación de provisión por deterioro del valor de clientes y otras cuentas a cobrar	22.122	-	22.122
Deterioro de otros activos financieros	-	1.357	1.357
Efectivo y equivalentes al efectivo	-	-	-
Saldo de la provisión por deterioro a 31 de diciembre de 2020 bajo NIIF 9	**143.238**	**2.341**	**145.579**

El siguiente análisis proporciona información adicional sobre el cálculo de pérdidas de crédito esperadas por categoría de activo financiero:

- **Clientes y otras cuentas a cobrar comerciales y de arrendamiento (ver Nota 13)**

De la variación de 22.122 miles de euros en la provisión por deterioro de clientes y otras cuentas a cobrar (2019: 13.045 miles de euros de dotación), 9.379 miles de euros de dotación (2019: 786 miles de euros de reversión) no se habrían producido bajo la anterior norma NIC 39.

- **Otros activos financieros (avales y fianzas constituidos)**

El principal impacto se debe a la situación de riesgo alto para algunas fianzas que ha llevado a calcular la pérdida esperada por toda su vida media pendiente (3 años). El total estimado de la pérdida esperada para este epígrafe a 31 de diciembre de 2020 ha ascendido a 2.341 miles de euros (2019: 984 miles de euros); habiéndose producido dotaciones en el periodo por 1.357 miles de euros (2019: 857 miles de euros de dotación).

11. Otros Activos financieros

En particular, el Grupo recoge en esta categoría las participaciones minoritarias que posee en las sociedades que se detallan a continuación:

Nombre y Domicilio	**Actividad**	**Fracción del Capital 2020**	**Fracción del Capital 2019**	**Titular de la Participación**
Agencia Barcelona Regional Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	Realización de análisis y prospecciones sobre aspectos urbanísticos, territoriales y medioambientales. Proyección, promoción, gestión, desarrollo, dirección, asesoramiento, ejecución y explotación de todo tipo de obras, edificaciones e infraestructuras y sistemas urbanos en el área metropolitana.	-	11,76	AENA S.M.E., S.A.
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	16.,67	16,67	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

El valor de las participaciones a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es el siguiente (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Importe de la participación 2020	2019
Agencia Barcelona Regional. Edificio Centreservei, Zona Franca Carrer 60, 25-27 Barcelona	-	180
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	167	167
	167	**347**

Ninguna de estas sociedades cotiza en bolsa.

En octubre de 2020, Aena ha procedido a vender al Ayuntamiento de Barcelona su participación en la sociedad Agencia Barcelona Regional, obteniendo un beneficio de 42 miles de euros registrado en el epígrafe de "Resultado por enajenaciones y otras", integrado a su vez en "Otros ingresos/(gastos) financieros netos" de la cuenta de pérdidas y ganancias (Nota 31).

En el ejercicio 2020, el Grupo ha recibido un dividendo de European Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 417 miles de euros (2019: 417miles de euros).

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de éstas y su valor recuperable.

Estos activos financieros están denominados en euros a 31 de diciembre de 2020 y 2019 e incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no posee control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas.

12. Instrumentos financieros derivados

El desglose del valor razonable de los instrumentos financieros derivados existente a 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 se muestra en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2020		31 de diciembre de 2019	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena, S.A.	-	128.479	-	125.777
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	-	4.822	-	1.557
Total	**-**	**133.301**	**-**	**127.334**
Parte corriente	**-**	**31.645**	**-**	**31.662**
Parte no corriente	**-**	**101.656**	**-**	**95.672**

El valor razonable total de un derivado de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses.

Durante los períodos terminados el 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 los derivados de cobertura son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias.

El valor razonable de las permutas financieras de intereses se ha obtenido actualizando los flujos netos de caja esperados durante el período contractual, utilizando en cada momento de valoración los factores de descuento obtenidos de la curva cupón cero. Para estimar los flujos de caja variables se utilizan los tipos *forward* o tipos implícitos

obtenidos a partir de los tipos de interés cupón cero existentes en el mercado en el momento de realizar la valoración de la permuta de intereses. El valor razonable así obtenido se ajusta por el riesgo de crédito, entendiendo por riesgo de crédito tanto el riesgo de crédito de la contraparte como el riesgo de crédito propio cuando sea necesario. Con el objetivo de cuantificar el riesgo de crédito de un agente financiero existen tres metodologías comúnmente aceptadas en el mercado, que se aplican por el orden de prioridad siguiente:

1) Siempre y cuando existan *Credit Default Swap* (CDS) cotizados en mercado, el riesgo de crédito se cuantifica en función de su cotización en mercado.

2) Siempre y cuando existan emisiones de deuda aceptadas a cotización en los diferentes mercados financieros, la cuantificación del riesgo de crédito se puede obtener como el diferencial entre la tasa interna de retorno (*yield*) de los bonos y la tasa libre de riesgo.

3) Si no es posible obtener la cuantificación del riesgo siguiendo las dos metodologías anteriores, es generalmente aceptado el uso de comparables, es decir, tomar como referencia compañías o bonos de compañías del mismo sector que la que se desea analizar.

Permutas de tipo de interés

- Derivados de AENA S.M.E., S.A.

De acuerdo con lo explicado en la Nota 3, con fecha 10 de junio de 2015 AENA suscribió con entidades financieras con *rating* crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.195,9 millones de euros.

Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nocional Pendiente 31/12/2020	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,144 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	290.000	-	27-06-2015	29-06-2015	15-12-2020	27-06-2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable(Eur6M)	854.100	569.400	15-06-2015	15-06-2015	15-12-2026	15-06-2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable(Eur3M)	3.041.833	1.553.333	15-06-2015	15-06-2015	15-12-2026	15-06-2015
		TOTAL	**4.185.933**	**2.122.733**				

(*) Inicialmente contratado por 300.000 miles de euros.

Los importes del principal nocional de dichos contratos de permuta de tipo de interés pendientes a 31 de diciembre de 2020 ascienden a 2.122.733 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 2.436.726 miles de euros).

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2020 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados de forma continua hasta que se reembolsen los préstamos bancarios. Durante el ejercicio 2020 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 31.859 miles de euros en concepto de gastos financieros por liquidación de instrumentos de cobertura (en 2019: 33.699 miles de euros).

El valor razonable de estos derivados asciende a 128.479 miles de euros a 31 de diciembre de 2020 (31 de diciembre de 2019: 125.777 miles de euros), y su desglose entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2020 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2020 (en miles de euros)
96.834	31.645
Valor razonable registrado en el "Pasivo no corriente" a 31 de diciembre de 2019 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente" a 31 de diciembre de 2019 (en miles de euros)
94.115	31.662

A 31 de diciembre de 2020, si el tipo de interés se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el pasivo por dichos derivados habría sido 18.162 miles de euros menor y 18.384 miles de euros mayor, respectivamente (31 de diciembre de 2019: 22.610 miles de euros menor y 22.923 miles de euros mayor, respectivamente.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019, los derivados de cobertura son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas (ver Nota 2.11), de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de resultados.

- **Derivados del grupo LLAH III**

Las características de estos derivados son las siguientes:

	Clasificación	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	40.000	17-08-17	17-08-17	17-08-29	17-08-17
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	10.000	17-08-17	17-08-17	17-08-27	17-08-17
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	30.000	17-08-17	17-08-17	17-08-24	17-08-17
	TOTAL	**80.000**				

Dichos swaps, cubren el 100 % de los préstamos a tipo variable (80 millones de libras de principal nocional) (vease nota 20) y tienen vencimientos entre 7 y 12 años, un tipo de interés fijo medio al 1,09 % contra el tipo de interés variable usado como referencia (LIBOR 3 o 6 m) y su valor reconocido en pasivo a largo plazo a 31 de diciembre de 2020 asciende a 4.822 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2020 (31 de diciembre de 2019: activo a largo plazo de 1.557 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2019).

A 31 de diciembre de 2020 y 2019, los derivados de cobertura son efectivos y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas (ver Nota 2.11), de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de resultados.

13. Clientes y otros activos corrientes y no corrientes

	Miles de euros	
	2020	**2019**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	887.276	578.123
Derecho de crédito a recibir un inmueble	5.255	4.363
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(143.238)	(121.116)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto	749.293	461.370
Clientes partes relacionadas (Nota 34)	3.148	14.113
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas	7	-
Deudores varios y otros activos	83.453	9.516
Periodificaciones por gastos anticipados	-	15.763
Personal	660	781
Activo por impuesto corriente	9.319	9
Otros créditos con las Administraciones Públicas	72.856	8.115
Total	**918.736**	**509.667**
Menos parte no corriente	**24.043**	**4.363**
Parte corriente	**894.693**	**505.304**

El valor razonable de los Clientes y otras cuentas a cobrar se aproxima a su valor en libros.

A 31 de diciembre de 2020 existen en este epígrafe 46.243 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 19.732 miles de euros están denominados en libras esterlinas y 24.522 miles de euros están denominados en reales brasileños (2019: 35.936 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales 30.466 miles de euros están denominados en libras esterlinas).

En el epígrafe “Derecho de crédito a recibir un inmueble” se recoge el derecho del Grupo a recibir el activo que la empresa arrendataria construya sobre una parcela cedida, al finalizar el contrato de cesión de terreno, en la medida en que el inmueble construido sobre el terreno constituye una contraprestación más de la operación de arrendamiento. El importe no corriente de este derecho asciende a 5.255 miles de euros a 31 de diciembre de 2020 (4.363 miles de euros a 31 de diciembre de 2019).

El epígrafe “Deudores varios” recoge, principalmente, el saldo pendiente de cobro correspondiente al incidente por invasión de las pistas en el Aeropuerto del Prat el 28 de julio de 2006 por importe de 7.422 miles de euros, y que el Grupo mantiene provisionado. Asimismo, también se incluyen imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses, destacando 19.180 miles de euros denominados en reales brasileños.

Tal y como indicamos en la Nota 7, en el ejercicio 2020 se ha recibido una subvención como contraprestación para cubrir el déficit de explotación generado por el impacto de la pandemia en el Aeropuerto Internaciónal de la Región de Murcia. Esta subvención no estaba inicialmente prevista en el citado contrato de concesión e implica un cambio de naturaleza de la contraprestación para cubrir el déficit de explotación por lo que al cierre del ejercicio 2020 se ha procedido a reclasificar el importe de la compensación minorando el activo intangible que recoge el acuerdo de concesión y registrando un activo financiero por importe de 2.592 miles euros que aparece recogido bajo el epígrafe “Deudores varios y otras cuentas a cobrar”. El cobro efectivo de la compensación se ha producido con fecha 1 de febrero de 2021.

El epígrafe “Otros créditos con las Administraciones Públicas” recoge al 31 de diciembre de 2020 un importe de 1.153 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones concedidas a la Sociedad (2019: 1.345). El resto del epígrafe recoge a 31 de diciembre de 2020 y 2019 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos. El aumento del saldo de otros créditos con Administraciones Públicas en 64,8 millones de euros es debido,principalmente, al aumento en la matriz del saldo deudor por impuestos indirectos con la Hacienda Pública, a consecuencia de la reducción de la facturación, por el descenso de actividad y por el hecho de no haberse facturado la RMGA al cierre del ejercicio.

Asimismo, del saldo de clientes por importe de 749.293 miles de euros a 31 de diciembre de 2020, existen cuentas a cobrar pendientes de vencimiento y no provisionadas por importe de 690.674 miles de euros (2019: 436.942 miles de euros) y cuentas a cobrar por importe de 58.619 miles de euros (2019: 24.428 miles de euros) vencidas y no

provisionadas, ya que corresponden a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre de cada ejercicio y que ya han sido cobradas.

El análisis de antigüedad de estas cuentas, al cierre de cada ejercicio, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	**2019**
Hasta 3 meses	43.480	14.128
Entre 3 y 6 meses	8.552	3.586
Más de 6 meses	6.587	6.714
	58.619	**24.428**

Las cuentas comerciales a cobrar que han sufrido deterioro del valor corresponden básicamente a líneas aéreas y empresas que se encuentran en concurso de acreedores. El importe total está provisionado a cierre de cada ejercicio. El análisis de antigüedad de estas cuentas es el siguiente:

	Miles de euros	
	2020	**2019**
Menos de 3 meses	361	32
Entre 3 y 6 meses	222	93
Más de 6 meses	142.655	120.991
	143.238	**121.116**

Los movimientos de la provisión por deterioro del valor de las cuentas a cobrar de clientes y otras cuentas a cobrar del Grupo se presentan a continuación:

	Miles de euros	
	2020	**2019**
Saldo inicial	121.116	108.071
Variación de la provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	21.954	12.970
Otros movimientos	168	75
A 31 de diciembre	**143.238**	**121.116**

La dotación y aplicación de la provisión de las cuentas a cobrar deterioradas en 2020 y 2019 se ha incluido en la línea de "Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales", de acuerdo a lo establecido en la NIIF 9. Los importes que se cargan a la cuenta de provisión se suelen dar de baja contablemente cuando no hay ninguna expectativa de recibir efectivo adicional.

Adicionalmente a la dotación neta a la provisión de 21.954 miles de euros (2019: dotación neta de 12.970 miles de euros), durante el ejercicio 2020 se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la Cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas de 695 miles de euros (2019: 839 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta los 22.649 miles de euros negativos que figuran en dicho epígrafe (2019: 13.809 miles de euros negativos).

El resto de las cuentas incluidas en las cuentas a cobrar de clientes y otras cuentas a cobrar no contienen activos que hayan sufrido un deterioro del valor.

La máxima exposición al riesgo de crédito a la fecha del estado de situación financiera es el importe en libros de cada clase de cuenta a cobrar mencionado anteriormente. El Grupo no mantiene ninguna garantía como seguro de cobro.

Al cierre del ejercicio se han registrado otros activos corrientes y no corrientes correspondientes a ajustes por periodificación conforme al siguiente detalle:

	Miles de euros	
	2020	**2019**
Ajustes por periodificación no corrientes	18.788	-
Ajustes por periodificación corrientes	33.018	15.763
Total ajustes por periodificación	**51.806**	**15.763**

A 31 de diciembre de 2020, el saldo de las periodificaciones de activo corresponde, principalmente, a las reducciones de las cuotas de arrendamiento de los locales comerciales negociadas con los inquilinos como consecuencia de la COVID-19, las cuales se han considerado como un incentivo a distribuir linealmente durante la duración estimada del contrato de arrendamiento, reduciendo los ingresos netos por el alquiler del periodo correspondiente. Como consecuencia, al cierre del ejercicio 2020, el importe de los incentivos pendientes de imputar a resultados asciende a 41.871 miles de euros, de los cuales 23.083 se han registrado en el corto plazo y 18.788 en el largo plazo.

En este epígrafe también se registran gastos anticipados por conceptos varios como pagos anticipados de primas de seguro por importe de 5.252 miles de euros (2019: 4.882 miles de euros), periodificaciones de comisiones de apertura de líneas de crédito por importe de 488 miles de euros (2019: 557 miles de euros) (ver Nota 15), así como otros gastos anticipados diversos.

14. Existencias

	Miles de euros	
	2020	**2019**
Materias primas y otros aprovisionamientos	6.516	6.841
Total existencias	**6.516**	**6.841**

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye principalmente materiales y repuestos utilizados en las operaciones aeroportuarias.

15. Efectivo y equivalentes al efectivo

	Miles de euros	
	2020	**2019**
Caja y bancos	469.878	212.305
Depósitos en entidades a corto plazo	755.000	28.292
Efectivo y equivalentes al efectivo	**1.224.878**	**240.597**

Al 31 de diciembre de 2020 y de 2019, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no están disponibles para ser utilizados. A 31 de diciembre de 2020 y de 2019 el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

El detalle del efectivo y equivalente de efectivo en moneda distinta al Euro es el siguiente:

	2020	**2019**
Caja y bancos en reales brasileños (BRL)	10.916	28.302
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	35.766	22.492

16. Capital social y prima de emisión

El número de acciones y en el importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad dominante en cada uno de los ejercicios 2020 y 2019 son los siguientes:

	Miles de euros		
N.º de acciones	**Capital social**	**Prima de emisión**	**Total**
150.000.000	1.500.000	1.100.868	**2.600.868**

La Sociedad dominante fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61 acciones de valor nominal de 1.000 euros cada una, suscritas en su totalidad por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

El 6 de junio de 2011 el accionista único de la Sociedad en ese momento adoptó las siguientes decisiones:

- Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de 1.000 euros por acción, mediante el desdoblamiento de las 61 acciones en circulación, en 6.100 nuevas acciones, en la proporción de 100 acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca una variación en el importe del Capital social de la Sociedad. En consecuencia, el Capital social de la Sociedad estaba representado a esa fecha por 6.100 acciones de valor nominal de 10 euros cada una.

- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, a través de la emisión de 149.993.900 nuevas acciones de valor nominal de 10 euros cada una, con los mismos derechos y obligaciones de las acciones anteriormente existentes. Estas acciones se emiten con una Prima de emisión de 1.100.868 miles de euros, por lo que el importe a desembolsar en concepto de Capital social y Prima de emisión asciende a 2.600.807 miles de euros. Dicha ampliación de capital fue suscrita íntegramente y desembolsada por el accionista único en ese momento mediante la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria descrita en la Nota 1 a estas Cuentas anuales consolidadas.

Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad AENA mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015. El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de AENA S.M.E., S.A., en las cuatro bolsas españolas, se produjo el 11 de febrero de 2015.

La salida a Bolsa de la sociedad, conforme lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de AENA S.M.E., S.A., supuso que la entidad ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de AENA S.M.E., S.A., frente al 100 % anterior.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 el capital social de AENA S.M.E., S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos. A 31 de diciembre de 2020 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias. Su valor de cotización en Bolsa ascendía a 31 de diciembre de 2020 a 142,2 euros.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2020 y 2019 las participaciones superiores al 10 % son las siguientes:

ENAIRE	51,00 %

17. Ganancias / (pérdidas) acumuladas

	Reserva legal	Reserva de capitalización	Otras reservas	Total
A 1 de enero de 2019	**300.000**	**113.626**	**3.121.009**	**3.534.635**
Beneficio del ejercicio	-	-	1.442.022	1.442.022
Dotación de reserva de capitalización	-	20.088	(20.088)	-
Reparto de dividendos	-	-	(1.039.500)	(1.039.500)
Otros movimientos	-	-	1.179	1.179
A 31 de diciembre de 2019	**300.000**	**133.714**	**3.504.622**	**3.938.336**
Beneficio del ejercicio	-	-	(126.786)	(126.786)
Dotación de reserva de capitalización	-	26.163	(26.163)	-
Dividendos repartidos	-	-	-	-
Otros movimientos	-	-	(139)	(139)
A 31 de diciembre de 2020	**300.000**	**159.877**	**3.351.534**	**3.811.411**

A 31 de diciembre de 2020 el epígrafe "Otros movimientos" recoge, entre otros, el impacto de (15) miles de euros al contabilizar a valor de mercado los servicios prestados a la matriz última ENAIRE por el parking de empleados.

En este epígrafe se incluye también un importe de 159.877 miles de euros (2019: 133.714 miles de euros) de Reserva de capitalización que ha sido dotada de conformidad con los artículos 25 y 62 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, que establece que se dote la reserva por el importe del derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal del ejercicio. El derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal asciende al 10% del incremento de los fondos propios del grupo fiscal, según quedan definidos en dicho artículo, sin que en ningún caso pueda exceder del importe del 10% de la base imponible positiva del grupo fiscal del periodo impositivo previa a la reducción y a la integración a la que se refiere el apartado 12 del artículo 11 de la Ley y a la compensación de bases imponibles negativas. No obstante, en caso de insuficiente base imponible del grupo fiscal para aplicar la reducción, las cantidades pendientes pueden ser objeto de aplicación en los periodos impositivos que finalicen en los dos años inmediatos y sucesivos al cierre del periodo impositivo en que se haya generado el derecho a la reducción, conjuntamente con la reducción que pudiera corresponder en dicho ejercicio y con el límite indicado. La reserva es indisponible y está condicionada a que se mantenga el incremento de fondos propios del grupo fiscal durante un plazo de 5 años desde el cierre del periodo impositivo al que corresponda la reducción, salvo por existencia de pérdidas contables.

Propuesta de distribución de resultado

La distribución del resultado del ejercicio 2020 propuesta por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante AENA S.M.E., S. A. bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Resultado del ejercicio	(5.290)
Distribución:	
Resultados negativos de ejercicios anteriores	(5.290)

Tal y como se indica en la Nota 3.1, al amparo del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del Covid-19, el Consejo de Administración de la sociedad dominante AENA S.M.E., S.A., en su reunión celebrada el 24 de marzo de 2020, acordó desconvocar la Junta General Ordinaria de Accionistas cuya celebración estaba prevista para los días 31 de marzo de 2020 y 1 de abril de 2020, en primera y segunda convocatoria, respectivamente, dejando en suspenso la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019 de AENA bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007, e incluida en las cuentas anuales formuladas el 25 de febrero de 2020.

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., en su reunión del pasado 30 de junio de 2020, acordó sustituir la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019 incluida en las cuentas anuales formuladas el 25 de febrero de 2020, por la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Beneficios del ejercicio	1.421.326
Distribución:	
Reserva de Capitalización (Ley 27/2014)	26.163
Reserva Voluntaria	1.395.163

La modificación de la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019 fue aprobada por la Junta General de Accionistas celebrada el 29 de octubre de 2020. Su objetivo ha sido el de fortalecer la solvencia de la Sociedad en las actuales circunstancias que no permiten evaluar el impacto futuro de la crisis sanitaria del COVID-19 en la economía de los mercados en los que el Grupo opera. Por este motivo, los acuerdos tomados por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante van dirigidos a salvaguardar al máximo la liquidez del Grupo, y en este sentido, no minoran el patrimonio neto de la Sociedad en mayor medida que la que se hubiese producido de haberse aprobado la propuesta de aplicación de resultados sustituida.

Durante el ejercicio 2019 se pagaron dividendos por importe de 1.039.500 miles de euros como consecuencia de la distribución del resultado del ejercicio 2018.

Asimismo, el Consejo de Administración propuso en 2019 a la Junta General de Accionistas una reclasificación de reservas voluntarias a reserva de capitalización, por un importe de 4.299 miles de euros, como consecuencia del criterio de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) sobre la forma de computar el incremento de fondos propios a efectos de aplicar la reducción por reserva de capitalización en el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018, una vez consultada esta posibilidad con la AEAT en el marco del Código de Buenas Prácticas Tributarias.

Las reservas de la Sociedad designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas, no obstante, a limitación para su distribución únicamente, si el valor del patrimonio neto no es, o a consecuencia del reparto, no resulta inferior al capital social.

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10 % del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20 % del capital social.

La reserva legal, mientras no supere el límite indicado, solo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existan otras reservas disponibles para este fin.

Al cierre del ejercicio 2020 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 300.000 miles de euros), alcanzando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital.

18. Participaciones no dominantes y Otras reservas

a) Participaciones no dominantes

La composición de las participaciones no dominantes es como sigue:

	Segmento	País	Interés minoritario	2020	2019
LLAH III (Nota 2.2)	Internacional	Reino Unido	51%	(54.030)	(23.926)
				(54.030)	**(23.926)**

El movimiento de dichos intereses minoritarios durante 2020 y 2019 ha sido el siguiente:

	LLAH III
A 1 de enero de 2019	**(11.064)**
Distribución de dividendos	(11.730)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	**(11.730)**
Resultado del período	3.653
Otro resultado global del ejercicio	(4.785)
Resultado global total del ejercicio	**(1.132)**
A 31 de diciembre de 2019	**(23.926)**
Distribución de dividendos	-
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	**-**
Resultado del período	(33.962)
Otro resultado global del ejercicio	3.858
Resultado global total del ejercicio	**(30.104)**
A 31 de diciembre de 2020	**(54.030)**

b) Diferencias de conversión y otras Reservas

	Nota	Derivados de Cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2019		**(68.265)**	**(12.091)**	**(20.301)**	**23**	**(100.634)**
Cobertura flujo de efectivo		(71.152)	-	-	-	(71.152)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	(4.006)	-	-	(4.006)
Efecto fiscal		17.712	682	-	-	18.394
Transferencias a la cuenta de resultados		33.699	-	-	-	33.699
Efecto fiscal		(8.425)	-	-	-	(8.425)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	(4)	(4)
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	1.932	-	1.932
Diferencias de conversión – grupo		-	-	(3.206)	-	(3.206)
A 31 de diciembre de 2019		**(96.431)**	**(15.415)**	**(21.575)**	**19**	**(133.402)**
Cobertura flujo de efectivo		(35.887)	-	-	-	(35.887)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	4.116	-	-	4.116
Efecto fiscal		8.925	(778)	-	-	8.147
Transferencias a la cuenta de resultados		31.859	-	-	-	31.859
Efecto fiscal		(7.964)	-	-	-	(7.964)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	(39)	(39)
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	(7.469)	-	(7.469)
Diferencias de conversión – grupo		-	-	(152.627)	-	(152.627)
A 31 de diciembre de 2020		**(99.498)**	**(12.077)**	**(181.671)**	**(20)**	**(293.266)**

Durante el ejercicio se ha registrado una diferencia negativa de conversión de 154 millones de euros como consecuencia de la integración de ANB y las variaciones en el tipo de cambio del Real Brasileño (2020: 6,3735 BRL/Euro: 2019: 4,4824 BRL/Euro).

c) Otro resultado global, neto de impuestos

	Otras reservas atribuibles a la Sociedad dominante	Otras reservas atribuibles a intereses minoritarios	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2020			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 32)	(3.067)	(1.000)	(4.067)
Participación en otro resultado global de asociadas	(39)	-	(39)
Diferencias de conversión	(160.096)	1.616	(158.480)
Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 32)	3.338	3.242	6.580
Total	**(159.864)**	**3.858**	**(156.006)**
31 de diciembre de 2019			
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:			
Cobertura de flujos de efectivo (Nota 32)	(28.166)	(766)	(28.932)
Participación en otro resultado global de asociadas	(4)	-	(4)
Diferencias de conversión	(1.273)	(830)	(2.103)
Ganancias y pérdidas actuariales (Nota 32)	(3.324)	(3.189)	(6.513)
Total	**(32.767)**	**(4.785)**	**(37.552)**

19. Proveedores y otras cuentas a pagar

	31 de diciembre de	
	2020	**2019**
Proveedores	1.683	484
Acreedores comerciales	134.296	206.967
Acreedores partes relacionadas (Nota 34)	25.402	31.259
Proveedores de inmovilizado	203.972	251.781
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas (Nota 34)	2.830	5.328
Personal	39.249	31.124
Pasivo por impuesto corriente	217	10.165
Seguridad Social y otros impuestos	25.333	26.560
Anticipo de World Duty Free Group (DUFRY)	19.373	38.251
Otros Anticipos de clientes	65.717	88.125
	518.072	**690.044**

En el ejercicio 2020 se incluyen en este epígrafe 33.195 miles de euros que originariamente se expresaron en libras esterlinas (2019: 79.894 miles de euros) y 13.765 miles de euros que originariamente se expresaron en reales brasileños (2019: 3.547 miles de euros).

El valor nominal de los proveedores y otras cuentas a pagar se aproxima a su valor razonable dado que el efecto del descuento financiero no es significativo.

Durante el ejercicio 2020 y 2019, la Sociedad dominante ha tenido contratada una línea de *confirming* con Bankinter por importe máximo de 15.000 miles de euros. A 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no ha solicitado el aplazamiento del plazo de pago de saldos comerciales inicialmente acordados con los acreedores comerciales.

En cuanto al epígrafe "Anticipo de World Duty Free Group", el 14 de febrero de 2013, AENA S.M.E., S.A. firmó tres contratos con World Duty Free Group España, S.A. (DUFRY) para el alquiler de los locales comerciales de las tiendas *Duty free* y *Duty paid* de toda la red de aeropuertos de España. Estos contratos estuvieron vigentes hasta el 31 de octubre de 2020 y contemplaban un anticipo por 332.442 miles de euros, el cual se compensa periódicamente con la facturación. En este sentido, a 31 de diciembre de 2020 todo el anticipo está clasificado a corto plazo asciende a 19.373 miles de euros (2019: 38.251 miles de euros).

Información sobre los aplazamientos de pago efectuados a proveedores

La información sobre el periodo medio de pago de AENA S.M.E., S.A., Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. y Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuertos Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A., es la siguiente:

	2020	**2019**
	Días	**Días**
Periodo medio de pago a proveedores	42	46
Ratio de las operaciones pagadas	46	50
Ratio de las operaciones pendientes de pago	23	15

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución *de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales,* de la siguiente forma:

1. Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).

2. Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados.

Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

3. Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes.

   Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

4. Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales" del estado de situación financiera.

	2020	2019
	Importe (miles de euros)	**Importe (miles de euros)**
Total pagos realizados	1.282.568	991.786
Total pagos pendientes	257.799	127.010

En el ejercicio 2020 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de "Acreedores comerciales" es mayor que el de "pagos pendientes", debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar, además de los saldos provenientes del subgrupo LLAH III.

20. Deuda financiera

Los componentes de la deuda financiera a 31 de diciembre de 2020 y 2019 son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2020	**2019**
No corriente		
Préstamos con ENAIRE	4.159.882	4.705.603
Préstamos con entidades de crédito de AENA	2.673.731	250.000
Otros préstamos de LLAH III	-	413.692
Préstamos con accionistas LLAH III	55.815	54.518
Préstamos con entidades de crédito Aena Brasil	3.620	-
Pasivos por arrendamiento Aena	15.323	20.582
Pasivos por arrendamiento LLAH III	20.583	37.086
Pasivos por arrendamiento Aena Brasil	122	134
Entidad Pública acreedora por concesión AIRM	48.756	47.222
Otros pasivos financieros	138.722	146.199
	7.116.554	**5.675.036**
Corriente		
Préstamos con ENAIRE	557.689	646.130
Intereses devengados Préstamos ent. cto. de AENA	3.370	40
Préstamos con entidades de crédito Aena	50.000	-
Pólizas entidades de crédito Aena	-	391.000
Programa ECP Aena	55.000	159.000
Otros préstamos de LLAH III	435.482	3.543
Préstamos con accionistas LLAH III	428	418
Préstamos con entidades de crédito Aena Brasil	7.241	-
Pasivos por arrendamiento Aena	5.257	5.056
Pasivos por arrendamiento LLAH III	676	4.764
Pasivos por arrendamiento Aena Brasil	171	134
EP acreedora por concesión AIRM	-	916
Otros pasivos financieros	23.934	27.402
	1.139.248	**1.238.403**
Total corriente y no corriente	**8.255.802**	**6.913.439**

La conciliación entre los saldos iniciales y finales del ejercicio 2020 en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

		Flujos de efectivo								
	31 de diciembre de 2019	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Ajustes	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	31 de diciembre de 2020
No corriente										
Préstamo con ENAIRE (Nota 23)	4.705.603	-	-	-	(546.306)	-	585	-	-	4.159.882
Préstamos con ent. crédito AENA (Nota15.b)	250.000	2.275.630	-	(2.837)	150.000	-	938	-	-	2.673.731
Otros préstamos de LLAH III (Nota 15.b)	413.692	-	-	-	(395.801)	-	197	-	(18.088)	-
Préstamos con accionistas LLAH III	54.518	-	-	-	4.265	-	-	-	(2.968)	55.815
Préstamos con entidades de crédito Aena Brasil (Nota 15.b)	-	11.744	-	-	(7.241)	-	-	-	(883)	3.620
Pasivos por arrendamiento Aena	20.582	-	-	-	(5.259)	-	-	-	-	15.323
Pasivos por arrendamiento LLAH III	37.086	-	-	-	(1.117)	(14.168)	-	-	(1.218)	20.583
Pasivos por arrendamiento ANB	134	-	-	-	(121)	-		151	(42)	122
E. P. acreedora por concesión AIRM	47.222	-	-	-	-	-	1.534	-	-	48.756
Otros pasivos financieros	146.199	14.085	(21.350)	-	(343)	-	131	-	-	138.722
Total no corriente	**5.675.036**	**2.301.459**	**(21.350)**	**(2.837)**	**(801.923)**	**(14.168)**	**3.385**	**151**	**(23.199)**	**7.116.554**
Corriente										
Préstamo con ENAIRE (Nota 23)	646.130	-	(633.619)	(38.525)	546.306	-	37.397	-	-	557.689
Intereses devengados ent. crdto. AENA	40	-	-	(5.171)	-	-	8.501	-	-	3.370
Préstamos con entidades de crédito Aena (Nota 15.b)	-	550.000	(350.000)	-	(150.000)	-	-	-	-	50.000
Pólizas con entidades de crédito Aena (Nota 15.b)	391.000	-	(391.000)	-	-	-	-	-	-	-
Programa ECP Aena	159.000	-	(104.000)	-	-	-	-	-	-	55.000
Otros Préstamos de LLAH III	3.543	40.463	-	(12.555)	395.801	-	12.952	-	(4.722)	435.482
Préstamos con accionistas LLAH III	418	-	-	-	(4.265)	-	4.299	-	(24)	428
Préstamos con entidades de crédito Aena Brasil (Nota 15.b)	-	-	-	-	7.241	-	-	-	-	7.241
Pasivos por arrendamiento Aena	5.056	-	(5.058)	(527)	5.259	-	527	-	-	5.257
Pasivos por arrendamiento LLAH III	4.764	-	(641)	(1.424)	1.117	(4.525)	1.424	-	(39)	676
Pasivos por arrendamiento ANB	134	-	(108)	(19)	121	-	19	66	(42)	171
EP acreedora por concesión AIRM	916	-	(916)	-	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos financieros	27.402	-	(3.811)	-	343	-	-	-	-	23.934
Total corriente	**1.238.403**	**590.463**	**(1.489.153)**	**(58.221)**	**801.923**	**(4.525)**	**65.119**	**66**	**(4.827)**	**1.139.248**
Total Deuda Financiera	**6.913.439**	**2.891.922**	**(1.510.503)**	**(61.058)**	**-**	**(18.693)**	**68.504**	**217**	**(28.026)**	**8.255.802**

La conciliación entre los saldos iniciales y finales del ejercicio 2019 en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

		Flujos de efectivo									
	31 de diciembre de 2018	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Ajustes saldo apertura por entrada en vigor NIIF16 (Nota 2)	Traspasos corto/largo plazo	Ajustes	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	31 de diciembre de 2019
No corriente											
Préstamo con ENAIRE	5.338.222	-	-	-	-	(633.282)	-	663	-	-	4.705.603
Préstamos con ent. crédito AENA	649.913	250.000	(650.000)	-	-	20	-	67	-	-	250.000
Otros préstamos de LLAH III	344.019	-	-	-	-	50.127	-	267	-	19.279	413.692
Préstamos con accionistas LLAH III	51.854	-	-	-	-	-	-	-	-	2.664	54.518
Pasivos por arrendamiento Aena	10.697	-	-	-	14.909	(5.024)	-	-	-	-	20.582
Pasivos por arrendamiento LLAH III	7.262	-	-	-	29.227	(4.123)	-	-	2.885	1.835	37.086
Pasivos por arrendamiento ANB	-	-	-	-	-	-	-	-	134	-	134
E. P. acreedora por concesión AIRM	47.590	-	-	-	-	-	(1.825)	1.457	-	-	47.222
Otros pasivos financieros	123.521	61.314	(39.534)	-	-	(378)	-	1.276	-	-	146.199
Total no corriente	**6.573.078**	**311.314**	**(689.534)**	**-**	**44.136**	**(592.660)**	**(1.825)**	**3.730**	**3.019**	**23.778**	**5.675.036**
Corriente											
Préstamo con ENAIRE	647.654	-	(633.744)	(43.851)	-	633.282	-	42.789	-	-	646.130
Intereses devengados ent. crdto. AENA	1.841	-	-	(6.280)	-	-	-	4.479	-	-	40
Préstamos con entidades de Aena	-	391.000	-	-	-	-	-	-	-	-	391.000
Programa ECP Aena	-	159.000	-	-	-	-	-	-	-	-	159.000
Otros Préstamos de LLAH III	51.419	1.139	-	(12.462)	-	(50.127)	-	12.484	-	1.090	3.543
Préstamos con accionistas LLAH III	398	-	-	(4.229)	-	-	-	4.228	-	21	418
Pasivos por arrendamiento Aena	1.655	-	(4.844)	(638)	3.222	5.024	-	637	-	-	5.056
Pasivos por arrendamiento LLAH III	591	-	(2.334)	(2.241)	2.079	4.123	-	2.125	256	165	4.764
Pasivos por arrendamiento ANB	-	-	-	-	-	-	-	-	134	-	134
Otros pasivos financieros	28.870	-	(1.846)	-	-	378	-	-	916	-	28.318
Total corriente	**732.428**	**551.139**	**(642.768)**	**(69.701)**	**5.301**	**592.680**	**-**	**66.742**	**1.306**	**1.276**	**1.238.403**
Total Deuda Financiera	**7.305.506**	**862.453**	**(1.332.302)**	**(69.701)**	**49.437**	**20**	**(1.825)**	**70.472**	**4.325**	**25.054**	**6.913.439**

Como se observa, en 2020 las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE correspondieron principalmente a amortización de principal por importe de 633.619 miles de euros (Nota 20.a). La variación del epígrafe "Préstamos con entidades de crédito" se debe a la contratación de nueva financiación con motivo del plan desplegado por el Grupo para asegurar el fortalecimietno de su liquidez dada la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia (Nota 3.1). La variación en los pasivos por arrendamiento financiero correspondieron a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la partida "Préstamos con accionistas LLAHIII" se debieron al traspaso a largo plazo de la carga financiera devengada por la deuda así como a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varió como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en AENA S.M.E., S.A.

Desde junio de 2020 el importe de la deuda financiera a largo plazo de la filial London Luton se ha traspasado a corto plazo, en aplicación de la NIC 1 por incumplimiento de los límites de la ratio de Deuda Neta/EBITDA incluida en sus contratos de financiación (ver Nota 3.1.a). El importe neto de la deuda financiera a largo plazo que se ha traspasado a corto plazo asciende a 431,8 millones de euros. Previamente hubo un movimiento en sentido inverso (de corto plazo a largo plazo) de 36,7 millones de euros. En el mes de agosto, dicha filial obtuvo una dispensa de las entidades financieras del cumplimiento de las ratios al 31 de diciembre de 2020 establecidas en sus contratos de financiación y una flexibilización de las condiciones apra el 30 de junio de 2021. En la actualidad, se está negociando la obtención de una prórroga con validez para junio de 2021 y diciembre de 2021.

Por otra parte, tal y como se indica en la Nota 6.2, el Grupo tiene contratos de arrendamiento contabilizados con arreglo a la NIIF 16 como arrendatario, entre los que se encuentran el contrato de concesión del aeropuerto de Londres-Luton y el contrato de arrendamiento de los autobuses para transporte de pasajeros. En ambos contratos se ha producido una modificación de los importes de los alquileres a pagar como consecuencia de la pandemia de COVID-19. Los pagos mínimos de arrendamiento en virtud del acuerdo de concesión son de 3 millones de libras esterlinas al año; sin embargo, al aplicarse la cláusula de Fuerza Mayor Especial (FME) en el contrato original deja de haber un mínimo fijo pagadero, y las cantidades a pagar pasan a ser 100% variables (Nota 23.b). Se ha considerado que, dado que la cláusula FME estaba en el acuerdo de concesión original y, por tanto, no ha habido ninguna «modificación» del contrato que cumpla los criterios de la NIIF 16, esto constituye una «reevaluación» del arrendamiento. La dirección ha determinado que la aplicación de la cláusula se extenderá hasta el 31 de marzo de 2027, fecha en la que se prevé que el Grupo vuelva a pagar la totalidad de la comisión de concesión, que es coherente con la hipótesis aplicada en las previsiones utilizadas tanto en la evaluación de la hipótesis de empresa en funcionamiento como en la revisión del deterioro del valor. El efecto resultante de esta reevaluación es la disminución del pasivo por arrendamiento en 15,6 millones de libras, con la correspondiente disminución del activo por derecho de uso. (Nota 6.2).

Respecto al ejercicio 2019, las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE correspondieron principalmente a amortización de principal por importe de 633.774 miles de euros (Nota 20.a). La variación del epígrafe "Préstamos con entidades de crédito" se debe a la cancelación anticipada de préstamos bilaterales por 650.000 miles de euros y que han sido sustituidos parcialmente por otros préstamos bilaterales nuevos por 250.000 miles de euros en mejores condiciones de tipo de interés. La variación en el epígrafe "Otros préstamos con entidades de crédito" se debe principalmente a las disposiciones de pólizas de crédito y programa de pagarés de Aena por importe de 391.000 miles de euros y 159.000 miles de euros respectivamente y la disposición neta de las pólizas de crédito del subgrupo formado por LLAH III y sus entidades dependientes por importe de 1.175 miles de euros. La variación en los pasivos por arrendamiento financiero correspondieron a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra. La variación en la partida "Préstamos con accionistas LLAHIII" se debieron exclusivamente a fluctuaciones del tipo de cambio libra/euro. La partida de otros pasivos financieros varió como consecuencia de cobros y pagos de fianzas en AENA S.M.E., S.A.

Los valores contables y los valores razonables de los recursos ajenos no corrientes son los siguientes:

	Importe en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de		31 de diciembre de	
	2020	2019	2020	2019
Deuda financiera con el Grupo (Nota 34)	4.159.882	4.705.603	4.125.923	4.882.783
Préstamos con entidades de crédito de AENA S.M.E., SA	2.673.731	250.000	2.610.335	251.302
Otros préstamos de LLAH III	-	413.692	-	413.692
Préstamos con accionistas LLAH III	55.815	54.518	55.815	54.518
Préstamos con entidades de crédito ANB	3.620	-	3.620	-
Pasivos por arrendamiento financiero	36.028	57.802	36.028	57.802
Entidad Pública acreedora por concesión AIRM	48.756	47.222	48.756	47.222
Otros pasivos financieros	138.722	146.199	138.722	146.199
Total	**7.116.554**	**5.675.036**	**7.019.199**	**5.853.518**

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA modelizado (146 bps) (2019: la curva swap Euribor 12M más un spread de (46 bps)) y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable.

(a) Préstamo con ENAIRE (Nota 34)

	31 de diciembre de	
	2020	2019
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.162.512	4.708.860
Ajuste saldo préstamo con Sociedad por criterio coste efectivo	(2.630)	(3.257)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**4.159.882**	**4.705.603**
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	546.349	633.619
Ajuste NIIF 9	-	(293)
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(316)	(358)
Intereses devengados por préstamos con Sociedad	11.656	13.162
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**557.689**	**646.130**
	4.717.571	**5.351.733**

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y su accionista único en aquel momento firmaron un contrato de financiación por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 3 se traspasaban de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad AENA S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda, así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que AENA S.M.E., S.A. se obligaba a satisfacer el porcentaje del saldo vivo de la deuda del ente público Aena imputable a la rama de actividad aeroportuaria en el momento de la aportación de cualesquiera pagos que la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" debiera satisfacer a las entidades financieras de acuerdo con las condiciones financieras y demás términos y condiciones previstos en los Acuerdos de Financiación. El tipo medio de dicha deuda durante 2020 ha sido del 1,34 % (2019: 1,32%).

Por otra parte, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de la Sociedad a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la entidad pública empresarial "ENAIRE", AENA S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación. Esta novación viene a modificar el contrato firmado con fecha 1 de julio de 2011 por el que se aportaron a AENA S.M.E., S.A. la totalidad de los bienes, derechos, deudas y obligaciones de la entidad pública empresarial "ENAIRE" afectos al desarrollo de actividades aeroportuarias, comerciales y otros servicios estatales vinculados a la gestión aeroportuaria, incluidos los afectos a los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, por la cantidad de 11.672.857 miles de euros.

En virtud de dicha novación, las Partes acordaron modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos, a los efectos de precisar, entre otros, i) el importe actualizado del endeudamiento reconocido, ii) la regulación del abono por entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A. de los importes debidos bajo los acuerdos de financiación, iii) el ejercicio de las facultades por los co-acreditados al amparo de dichos acuerdos de financiación, iv) la obligatoriedad de cumplimiento por parte de AENA S.M.E., S.A. de los mismos ratios financieros, tal como vienen detallados en las novaciones de los acuerdos de financiación, v) el compromiso de constitución futura de prenda sobre derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) por parte de la Sociedad a favor de la entidad pública empresarial "ENAIRE" en caso de incumplimiento de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda o perdida de la mayoría del capital social de AENA S.M.E., S.A. por parte de la entidad pública empresarial "ENAIRE".

En el proceso de novación de la deuda las partes convinieron expresamente que, sin perjuicio de su condición de co-deudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los acuerdos de financiación, los pagos que por cualquier concepto se debieran hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación, serían hechos por la entidad pública empresarial "ENAIRE", y, por tanto, se mantiene la relación contractual entre AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRE" a través del contrato de reconocimiento de deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRE" asumen frente a las entidades financieras bajo los acuerdos de la financiación, los pagos hechos por AENA S.M.E., S.A. reducirán proporcionalmente, frente a la entidad pública empresarial "ENAIRE", sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones derivadas del contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la entidad pública empresarial "ENAIRE" de cumplir con sus compromisos de pago en virtud de lo previsto en los acuerdos de financiación.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial "ENAIRE" ni, por tanto, los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con AENA S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.).

Por todo ello, las modificaciones acordadas en los contratos de financiación con las entidades bancarias y con la entidad pública empresarial "ENAIRE", no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial "ENAIRE".

Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, la entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.
- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de AENA S.M.E., S.A. y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertos ratios financieros, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichos ratios de forma semestral y anual con los siguientes límites:

Ratio	2019	2020	2020	2021	2022 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x	3,00x

- En lo relativo a la posibilidad de otorgar cargas y gravámenes se establece un marco más favorable con respecto al que estaba previsto en los contratos de financiación iniciales, al permitirse el otorgamiento de ciertas garantías reales sobre activos internacionales en operaciones de financiación internacionales sin recurso a AENA S.M.E., S.A. ni a la entidad pública empresarial "ENAIRE", frente a la prohibición que existía en muchos contratos iniciales y que en muchos casos hacían difícil la expansión empresarial.
- La unificación de las cláusulas que restringen la disposición de activos: AENA S.M.E., S.A. conservará, directa o indirectamente, la titularidad dominical de todos los activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con algunas excepciones en relación con activos aeroportuarios situados fuera de España.
- Se unifican ciertas cláusulas con el fin de calificar los eventos en los que los contratos de financiación podrían ser objeto de vencimiento anticipado, como consecuencia de impagos derivados de las relaciones comerciales de AENA S.M.E., S.A.

Los acuerdos de financiación incluyen las siguientes causas de vencimiento anticipado tasadas en términos ordinarios de mercado:

a) Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.
b) Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.
c) El incumplimiento de cualquier obligación de pago derivada de relaciones comerciales habituales en el tráfico ordinario de AENA S.M.E., S.A., salvo que ésta se haya opuesto judicial o extrajudicialmente a la correspondiente reclamación de pago derivada de dicho incumplimiento y/o haya interpuesto, o vaya a interponer, las correspondientes acciones procesales a los que AENA S.M.E., S.A. esté amparada en derecho, sin que haya recaído sentencia condenatoria al pago en su contra.
d) Embargos generalizados de bienes de AENA S.M.E., S.A. y/o ENAIRE.
e) La constitución por parte de ENAIRE y/o por las Sociedades, entes y entidades del grupo ENAIRE (con excepción de AENA S.M.E., S.A. y las Sociedades de su grupo, que se rigen por la limitación indicada en el punto siguiente) de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos, presentes o futuros.
f) La constitución por AENA S.M.E., S.A. y/o las Sociedades de su grupo de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio sobre cualquiera de los activos o derechos existentes en su balance, con excepción de cualquier derecho real, carga, gravamen o privilegio constituido sobre activos situados fuera de España (incluidas en dicha excepción, las acciones o participaciones de Sociedades domiciliadas en España siempre que la totalidad de sus activos operativos estuvieran situados fuera de España) exclusivamente, en garantía de financiaciones u otras obligaciones sin recurso a AENA S.M.E., S.A. contraídas por filiales y/u otras compañías del grupo Aena.
g) Salvo que el banco hubiera dado su autorización por escrito: Aena conservará, directa a indirectamente, la titularidad dominical de todos sus activos aeroportuarios y no los enajenará ni en una sola operación ni en una serie de operaciones relacionadas o no, con la excepción, en relación exclusivamente con activos aeroportuarios situados fuera de España de titularidad directa o indirecta de Aena, de enajenaciones hasta un importe agregado conjunto durante toda la vida del contrato que no exceda del 20 % del activo consolidado de Aena, determinándose el valor tanto del activo consolidado como del activo enajenado en cada momento por referencia a los valores contabilizados en el balance consolidado de Aena correspondiente al 31 de diciembre del último ejercicio contable cerrado en el momento de suscribirse el acuerdo de enajenación de activos. A los efectos de la presente cláusula, "Activos Aeroportuarios" significa cualesquiera bienes que formen parte de la actividad aeroportuaria incluidos en el inmovilizado material consolidado de Aena.
h) El cambio en la ponderación de riesgo de ENAIRE o de los préstamos o créditos concedidos por medio de los acuerdos de financiación.

Únicamente el acaecimiento de dichas causas de vencimiento anticipado, facultaría eventualmente a las entidades financieras, de acuerdo con los términos y condiciones específicas de sus respectivos acuerdos, a la declaración de vencimiento anticipado de sus respectivos acuerdos de financiación. Todo ello, sin perjuicio de la necesidad de concurrencia de buena fe y de carácter esencial de la causa esgrimida.

En caso de incumplimiento por parte de AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones bajo el contrato de reconocimiento de deuda:

- AENA S.M.E., S.A. se compromete a la constitución futura de un contrato de prenda de primer rango sobre ciertos derechos de crédito (el importe correspondiente a un año de servicio de la deuda que se devengue bajo los acuerdos de financiación) en favor de ENAIRE (esta obligación también surge en caso de pérdida de control de AENA S.M.E., S.A. por parte de ENAIRE).
- Los importes impagados por AENA S.M.E., S.A. devengarán intereses de demora.
- En el caso de que ENAIRE hubiese tenido que abonar cualquier cantidad a las entidades financieras que conforme al contrato de reconocimiento de deuda hubiese debido pagar AENA S.M.E., S.A., ENAIRE se subrogará en los derechos y garantías del acreedor frente a AENA S.M.E., S.A. y la deuda reconocida en el contrato de reconocimiento de deuda se incrementará automáticamente en el importe satisfecho por ENAIRE.
- Asimismo, en el caso de que, como consecuencia del incumplimiento de una obligación por parte de AENA S.M.E., S.A. bajo los contratos de financiación, se produjera el vencimiento anticipado de uno o varios contratos de financiación y la reclamación de pago efectivo de cualesquiera importes, AENA S.M.E., S.A. deberá satisfacer a ENAIRE una penalidad equivalente al 3 % del principal total vencido del respectivo contrato de financiación incumplido. Esta previsión también aplicaría para el supuesto de que la parte incumplidora hubiese sido ENAIRE, en cuyo caso, ésta sería la que debería satisfacer la mencionada penalidad a AENA S.M.E., S.A.

El desglose del total de la "**Deuda financiera en la que la Sociedad figura como acreedor solidario en ENAIRE**" (en adelante, "Deuda co-acreditada") con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2020, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
BEI	2.869.923
ICO	1.329.975
FMS	506.133
TOTAL Co-acreditada	**4.706.031**

De los 4.706.031 miles de euros anteriores, AENA S.M.E., S.A adeuda a la entidad publica "ENAIRE" la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria, que al 31 de diciembre de 2020 asciende a un importe de 4.674.316 miles de euros (2019: 5.303.393 miles de euros), el 99 % del total deuda acreditada. Además AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública "ENAIRE" en concepo de otros préstamos 34.544 miles de euros (2019: 39.086 miles de euros). El calendario de vencimientos de ambas partidas, al cierre del ejercicio, se detalla más adelante.

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, ENAIRE como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado, por lo que no afectaría al estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 del Grupo.

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la Covid19 y su impacto en el Ebitda, a 31 de diciembre de 2020, la ratio Deuda Financiera Neta/Ebitda de Aena SME SA se ha situado en 8,1x incumpliendo con la ratio máxima de 7,0x permitida en algunos contratos de financiación.

Ante la previsión de esta ruptura, Aena SME SA obtuvo el 1 de diciembre de 2020, dispensas del cumplimiento de las ratios financieras de todas las Entidades Financieras afectadas. Estas dispensas tienen un plazo de, hasta al menos, el 30 de junio de 2022. De conformidad con los términos previstos, las entidades renuncian a ejercitar su derecho a declarar el vencimiento anticipado ante el eventual incumplimiento de la mencionada ratio.

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRE por la financiación de los aeropuertos (Nota 3.2.c) al cierre del ejercicio 2020, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2020
2021	546.349
2022	535.836
2023	514.364
2024	512.641
2025	649.777
Siguientes	1.949.894
Total	**4.708.861**

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2020, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 633.619 miles de euros, tal y como ha sido indicado anteriormente. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

		Flujos de efectivo					
	31 de diciembre de 2019	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	31 de diciembre de 2020
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.708.860	-	-	-	(546.348)	-	4.162.512
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(3.257)	-	-	-	42	585	(2.630)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**4.705.603**	**-**	**-**	**-**	**(546.306)**	**585**	**4.159.882**
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	633.326	-	(633.619)	-	546.348	294	546.349
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(358)	-	-	-	(42)	84	(316)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	13.162	-	-	(38.525)	-	37.019	11.656
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**646.130**	**-**	**(633.619)**	**(38.525)**	**546.306**	**37.397**	**557.689**
Total	**5.351.733**	**-**	**(633.619)**	**(38.525)**	**-**	**37.982**	**4.717.571**

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2019, corresponden principalmente a amortización de principal por importe de 633.744 miles de euros, tal y como ha sido indicado anteriormente.

La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

		Flujos de efectivo					
	31 de diciembre de 2018	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	31 de diciembre de 2019
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	5.342.187	-	-	-	(633.327)	-	4.708.860
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(3.965)	-	-	-	45	663	(3.257)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**5.338.222**	**-**	**-**	**-**	**(633.282)**	**663**	**4.705.603**
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	633.159	-	(633.744)	-	633.327	584	633.326
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(401)	-	-	-	(45)	88	(358)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	14.896	-	-	(43.851)	-	42.117	13.162
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**647.654**	**-**	**(633.744)**	**(43.851)**	**633.282**	**42.789**	**646.130**
Total	**5.985.876**	**-**	**(633.744)**	**(43.851)**	**-**	**43.452**	**5.351.733**

(b) Préstamos con entidades de crédito, Otros préstamos de LLAHIII y Préstamos con accionistas LLAH III

A 31 de diciembre de 2020, AENA S.M.E., S.A. tiene una deuda con entidades de crédito a largo plazo de 2.673.731 miles de euros, y a corto plazo de 53.370 miles de euros.

La filial brasileña ANB ha suscrito préstamos con entidades de crédito en 2020 cuyo saldo al cierre de dicho ejercicio asciende a 3.620 miles de euros de deuda no corriente y 7.241 miles de euros de deuda corriente.

A 31 de diciembre de 2019, AENA S.M.E., S.A. tenía una deuda con entidades de crédito a largo plazo de 250.000 miles de euros, y a corto plazo de 391.040 miles de euros.

El importe de Otros préstamos de LLAH III asciende a 435.482 miles de euros a 31 de diciembre de 2020. Desde junio de 2020 el importe de la deuda financiera a largo plazo de la filial London Luton se ha traspasado a corto plazo, en aplicación de la NIC 1 por incumplimiento de los límites de la ratio de Deuda Neta/EBITDA incluida en sus contratos de financiación (ver Nota 3.1.a). El importe neto de la deuda financiera a largo plazo que se ha traspasado a corto plazo asciende a 431,8 millones de euros.

Los importes en libros de la deuda del Grupo están denominados en las siguientes monedas:

	31 de diciembre de	
	2020	**2019**
Miles de Euros (AENA)	2.723.731	641.040
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	391.511	354.983
Miles de Reales Brasileños (ANB)	69.225	-

A su vez, el importe en libros del préstamo con accionistas de LLAH III está íntegramente denominado en Libras esterlinas por un importe de 50.564 miles de libras, 56.243 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2020 (2019: 46.740 miles de libras, 54.936 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2019).

i. Préstamos con entidades de crédito de la Sociedad dominante AENA S.M.E., S.A.

El saldo de Deudas con entidades de crédito a largo plazo de Aena S.M.E., S.A. asciende a 2.673.731 miles de euros a 31 de diciembre de 2020 (31 de diciembre de 2019: 250.000 miles de euros) y su detalle es el siguiente:

Entidad financiera	**2020**	**2019**
BEI	475.630	-
CAIXABANK	400.000	-
UNICAJA	350.000	150.000
ICO	300.000	-
BANKIA	250.000	-
CAJAMAR	250.000	-
CREDIT AGRICOLE-CIB	200.000	-
KUTXABANK	200.000	100.000
ABANCA	100.000	-
BANKINTER	75.000	-
SABADELL	75.000	-
TOTAL	**2.675.630**	**250.000**

Del importe anterior, los saldos correspondientes a UNICAJA, BEI, e ICO están sujetos a los mismos *covenants* establecidos para el préstamo con ENAIRE. Según se indicaba en Nota 3.1., con fecha 1 de diciembre de 2020, la Sociedad Dominante ha obtenido dispensas temporales de cumplimiento ("waivers") hasta, al menos, junio de 2022, de las ratios financieras de apalancamiento y gasto financiero de toda la deuda existente a 31 de diciembre de 2020.

A 31 de diciembre de 2020 el importe de las comisiones asociadas a estos préstamos registradas contablemente como menor valor de los mismos y pendientes de imputar al resultado asciende a 1.899 miles de euros (2019: 0 euros).

El saldo de Deudas con Entidades de crédito de AENA S.M.E., S.A. a corto plazo a 31 de diciembre de 2020 asciende a 53.370 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 391.000 miles de euros), de los cuales 3.370 miles de euros corresponden

a intereses devengados pendientes de pago (31 de diciembre de 2019: 40 miles de euros provenientes de intereses devengados pendientes de pago).

ii. Facilidades crediticias

1.La Línea de Crédito Sindicada Sostenible (ESG-linked RCF) por importe de 800 millones de euros tiene el siguiente detalle por entidades:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)
BBVA	190.000
SANTANDER	160.000
BANKINTER	100.000
SABADELL	100.000
UNICAJA	100.000
KUTXA	100.000
IBERCAJA	50.000
TOTAL	**800.000**

El vencimiento de esta línea es diciembre de 2025. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2020 (391.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2019). El tipo de interés es variable, con un spread inicial (0,275 % anual) sobre el Euribor a 1/3/6 meses.

El *spread* inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

a) La evolución crediticia Moody´s y/o Fitch de AENA conforme a la siguiente tabla:

CALIFICACIÓN CREDITICIA	Margen aplicable
A+/A1 o superior	0,225%
A/A2	0,250%
A-/A3	0,300%
BBB+/Baa1	0,350%
BBB/Baa2	0,400%
BBB-/Baa3 o inferior	0,550%

b) La evolución de parámetros de sostenibilidad de Aena en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG "Enviromental, Social and Governance") evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (Sustainalytics), de manera que, si la puntuación aumenta o disminuye en 5 o más puntos respecto de la inicial, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.

2. Según se hacía referencia en la Nota 3, la Sociedad dispone de 124.370 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondiente a préstamos BEI. El periodo de disponibilidad es de 24 meses desde la fecha de firma de los contratos. Concretamente, la fecha final de disponibilidad para ambos préstamos es el 30 de noviembre de 2022.

iii. Otros Préstamos de LLAH III

La financiación, por un total de 390 millones de libras, se compone de:

- Préstamo "bullet" a 5 años (prorrogable 2 años adicionales) de 30 millones de libras
- Préstamo amortizable a 12 años de 40 millones de libras,
- Préstamo amortizable a 10 años de 10 millones de libras,
- Colocación privada de bonos "bullet" a 10 años por importe de 40 millones de libras,
- Colocación privada de bonos amortizables a 12 años por importe de 190 millones de libras,
- Línea de crédito de 80 millones de libras a 5 años (prorrogable 2 años adicionales) para necesidades corporativas y de circulante.

Las principales características de la financiación son las siguientes:

Facilidades crediticias	£80m Préstamos bancarios £230m Colocación privada de bonos £80m Línea crédito
Plazo de vencimiento	10 años vida media
Diferencial sobre el tipo de referencia (GBP LIBOR 3 meses o 6 meses)	Para el préstamo "bullet" de £30m y la línea de crédito: Año 1: 135bps Año 2: 140bps Año 3: 150bps Año 4: 160bps Año 5: 175bps Año 6: 190bps Año 7: 240bps Para los préstamos amortizables de £40m y £10m: Año 1 hasta vto.: 185bps
"Covenant" Deuda neta/EBITDA	2017: 7.5x 2018: 7.5x 2019: 7.0x 2020: 7.0x 2021: 6.5x 2022: 6.0x 2023: 6.0x 2024: 5.0x 2025: 4.5x 2026: 4.0x 2027: 3.5x 2028: 2.5x 2029: 2.5x
"Covenant" Cobertura de intereses: EBITDA/ Costes financieros netos	De 2017 a 2029: 2.00x

Para paliar los efectos de la importante reducción de actividad, Luton ha definido un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez, así como, evitar las consecuencias del incumplimiento de los *covenants* financieros vigentes antes de la crisis. Entre las acciones desarrolladas, se ha obtenido una dispensa temporal (*waiver*) para el cumplimiento al 31 de diciembre de 2020, de las ratios establecidos en sus contratos de financiación de las entidades financieras.

Actualmente, el Grupo se encuentra en negociaciones con las entidades financieras para la obtención de dispensas adicionales para el cumplimiento al 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre de 2021. (Nota 3.1.a).

A 31 de diciembre de 2019, las Deudas de LLAH III ascendían a 417.235 miles de euros, de los cuales 413.692 miles de euros eran deuda no corriente y 3.543 miles de euros eran deuda corriente.

A 31 de diciembre de 2020 hay un saldo dispuesto de 80 millones de libras de la facilidad crediticia para el circulante.

A 31 de diciembre de 2019 hay un saldo dispuesto de 44 millones de libras de la facilidad crediticia para el circulante.

iv. Préstamos con accionistas de LLAH III

Según se indica en la Nota 2.2.a), una vez obtenida la preceptiva autorización del Consejo de Ministros, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ejerció la opción de compra de que disponía sobre el 11 % del capital de LLAH III el 16 de octubre de 2014. El importe total que el Grupo desembolsó por la operación fue de 62 millones de libras (77,8 millones de euros) que se desglosaba como sigue:

- Por la opción del 11 %: 13,7 millones de libras (17,2 millones de euros).
- Por el 51 % del préstamo de accionistas previamente ostentado por Aerofi en su totalidad: 48,3 millones de libras (61,3 millones de euros). Este importe es eliminado en consolidación, por lo que el importe mostrado en este epígrafe "Préstamos con accionistas LLAH III" corresponde únicamente a la deuda de LLAH III con AMP.

Este epígrafe solo ha tenido una variación de 1.297 miles de euros durante 2019 (2019: 2.664 miles de euros). En 2020 viene motivada por el incremento del saldo del préstamo debido a la capitalización de los intereses no pagados y por la fluctuación del tipo de cambio Euro/Libra. En 2019 la variación venía motivada por la fluctuación del tipo de cambio Euro/Libra (Nota 31).

v. Préstamos con entidades de crédito de ANB

Para reforzar la liquidez ante los posibles efectos de la pandemia de la Covid-19 en la compañía, ANB dispuso el 30 de diciembre de 2020 de un préstamo por importe de 70.000 miles de reales brasileños (10.983 miles de euros al tipo de cambio de cierre) con un plazo de vencimiento de 18 meses (Nota 3.1.a).

(c) Programa de pagarés (ECP)

El 30 de octubre de 2019 la Compañía dominante registró en la CNMV un Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) de 900.000 miles de euros de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME. Con este nuevo instrumento, Aena puede colocar de forma flexible a lo largo de un año pagarés con nominales unitarios mínimos de 500 miles de euros y con vencimientos comprendidos entre 3 y 364 días. Este citado programa venció el 30 de octubre de 2020.

El 24 de noviembre de 2020 AENA S.M.E., S.A registró en la CNMV un nuevo Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) por el mismo importe (900.000 miles de euros) de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME y en las mismas condiciones que el anterior.

A 31 de diciembre de 2020 el papel emitido bajo este programa asciende a 55.000 miles de euros (2019: 159.000 miles de euros).

(d) Otros pasivos financieros

Esta partida corresponde principalmente a fianzas recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en garantía del cumplimiento de sus contratos, así como fianzas exigidas en los contratos que suscribe con adjudicatarios de obras y servicios.

21. Impuestos diferidos

El análisis de los activos y pasivos por impuestos diferidos es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2020	**2019**
Activos por impuestos diferidos:		
–Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	116.888	77.376
–Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	39.675	29.553
	156.563	**106.929**
Pasivos por impuestos diferidos:		
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	49.876	50.574
–Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	5.099	7.812
	54.975	**58.386**
Activos por impuesto diferido (neto)	**101.588**	**48.543**

El movimiento bruto en la cuenta de impuestos diferidos ha sido el siguiente:

	2020	**2019**
A 1 de enero	48.543	**53.949**
Impuesto cargado/(abonado) en cuenta de resultados (Nota 32)	41.466	(11.309)
Impuesto cargado/(abonado) relacionado con componentes del otro resultado global (Nota 32)	(306)	10.778
Altas créditos con empresas grupo fiscal	3.820	-
Utilización de créditos	-	(2.335)
Altas créditos BIN y deducciones pendientes de aplicar	10.661	-
Ajuste por variación tipos impositivos en Inglaterra contra resultado (Nota 32)	(5.706)	30
Reclasificaciones	751	761
Diferencias de cambio	456	(2.975)
Otros	1.903	(356)
A 31 de diciembre	**101.588**	**48.543**

Los movimientos habidos durante el ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos, han sido los siguientes:

Pasivos por impuestos diferidos	Amortización	Planes de pensiones	Derivados	Otros	Total
A 1 de enero de 2019	**70.115**	**-**	**-**	**880**	**70.995**
Reclasificaciones	(761)	-	-	-	(761)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(7.571)	-	-	-	(7.571)
Cargo/ (abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	270	-	-	-	270
Cargo/ (abono) a cuenta de pérdidas y ganancias por ajustes año anterior	(262)	-	-	-	(262)
Reclasif. de Activos por impuestos diferidos (***)	-	(6.824)	(561)	(19)	(7.404)
Diferencias de cambio	3.119	-	-	-	3.119
A 31 de diciembre de 2019	**64.910**	**(6.824)**	**(561)**	**861**	**58.386**
A 1 de enero de 2020	**64.910**	**(6.824)**	**(561)**	**861**	**58.386**
Reclasificaciones	(751)	-	-	-	(751)
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(6.807)	365	-	-	(6.442)
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	1.552	(559)	-	993
Cargo/(abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra (Nota 32)	6.498	(792)	-	-	5.706
Cgo/(abono) a cuenta de pérdidas y ganancias por ajustes año anterior	188	-	-	-	188
Diferencias de cambio	(3.507)	365	37	-	(3.105)
A 31 de diciembre de 2020	**60.531**	**(5.334)**	**(1.083)**	**861**	**54.975**

Activos por impuestos diferidos	Amortización (*)	Pérdidas deterioro créditos	Derivados	Deterioro inmovilizado	Planes de pensiones	Créditos por BIN	Créditos por derechos pdtes aplicar	Otros	Total
A 1 de enero de 2019	**68.006**	**(1.367)**	**23.540**	**11.562**	**-**	**-**	**-**	**23.203**	**124.944**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(6.413)	1.447	-	(11.551)	(2.846)	-	-	482	(18.881)
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	9.482	-	-	-	-	1.491	10.973
Utilización créditos	(2.335)	-	-	-	-	-	-	-	(2.335)
Cargo a resultados por cambio de tipos impositivos en Inglaterra (Nota 32)	-	-	-	-	-	-	-	300	300
Cargo a Patrim. Neto cambio tipos en Inglaterra (Nota 32)	-	-	(38)	-	-	-	-	(157)	(195)
Otros (**)	(195)	(122)	-	-	-	-	-	(300)	(617)
Reclasificaciones a Pasivos por impuesto diferido (***)	-	-	(561)	-	(6.824)	-	-	(19)	(7.404)
Diferencias de cambio	**-**	**-**	5	-	-	-	-	139	144
A 31 de diciembre de 2019	**59.063**	**(42)**	**32.428**	**11**	**(9.670)**	**-**	**-**	**25.139**	**106.929**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(6.967)	1.283	-	35.535	231	3.332	7.329	4.942	45.685
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	675	-	-	-	-	13	688
Empresas Grupo Fiscal Matriz	-	-	-	-	-	3.131	689	-	3.820
Otros (**)	407	1.700	-	-	-	-	-	(17)	2.090
Diferencias de cambio	20	(31)	-	(1.771)	-	-	-	(867)	(2.649)
A 31 de diciembre de 2020	**52.523**	**2.910**	**33.103**	**33.775**	**(9.439)**	**6.463**	**8.018**	**29.210**	**156.563**

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 11.671 miles de euros (2019: 11.671 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido, en aplicación del derecho a deducción establecido por Ley 27/2014, por importe de 21.944 miles de euros, una vez considerados los 0 miles de euros utilizados durante 2020 (2019: 2.335 miles de euros) (ver tabla de deducciones más adelante).
(**) Recoge principalmente el efecto de la liquidación definitiva de los Impuestos sobre Sociedades de 2019 y 2018 presentada en 2020 y 2019.
(***) Estas reclasificaciones se relacionan con compensaciones de impuestos sobre las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal.

En el ejercicio 2020 las siguientes deducciones, generadas durante el ejercicio, no han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades al obtenerse base imponible negativa, por lo que permanecen como importes pendientes de uso en ejercicios futuros al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente al 31.12.2019	Importe reconocido en 2020	Importe aplicado	Importe pendiente al 31.12.2020
Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos	**2020**	**2035**	-	7.191	-	7.191
Deducción por I+D+i	**2020**	**2038**	-	135	-	135
Deducción por donaciones	**2020**	**2030**		3	-	3
Deducción doble imposición internacional	**2020**	**-**	-	689	-	689
Subtotal (Nota 32)				**8.018**	**-**	**8.018**
Recuperación 30 % no deducibilidad (3)	**2020**	**-**	-	2.335	-	2.335
Total			**-**	**10.353**	**-**	**10.353**

En el ejercicio 2019 las siguientes deducciones han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades sin que hayan permanecido deducciones pendientes al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente al 31.12.2018	Importe reconocido en 2019	Importe aplicado	Importe pendiente al 31.12.2019
Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos	**2019**	**2034**	-	18.499	(18.499)	-
Deducción por I+D+i	**2019**	**2037**	-	78	(78)	-
Deducción doble imposición internacional	**2019**	**-**	-	744	(744)	-
Subtotal (Nota 32)				**19.321**	**(19.321)**	-
Recuperación 30 % no deducibilidad (3)	**2019**	**-**	-	2.335	(2.335)	-
Total			**-**	**21.656**	**(21.656)**	**-**

(1) El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.

(2) Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización Ley Impuesto Sociedades: en la Disposición Transitoria Trigésimo Séptima y Deducción para evitar la Doble Imposición Internacional, art. 31.6 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, no se establece límite en su utilización. Deducción por I+D+i en el art 39 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades se establece un período de utilización de 18 años. Deducción por Donaciones (10 años).

(3) Los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos y no aplicados fiscalmente en 2020 y si aplicados en 2019, no minoran el gasto por impuesto de dichos periodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Nota 32).

El Grupo no ha registrado como pasivo por impuesto diferido importe alguno relativo a la tributación de potenciales dividendos futuros dado que cuenta con la capacidad de controlar el momento de recepción de los mismos y no es probable la venta de las sociedades dependientes en un futuro previsible.

22. Prestaciones a los empleados

La tabla siguiente muestra donde se han incluido en las cuentas anuales los importes del Grupo por prestaciones postempleo:

	31 de diciembre de	
	2020	**2019**
Obligaciones en estado de situación financiera para:		
- Premios de permanencia	8.973	8.925
- Premios de jubilación anticipada	796	714
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	26.174	35.000
Pasivos por prestaciones a los empleados	**35.943**	**44.639**
- Planes de pensiones de aportación definida (Otras cuentas a pagar)	-	-
- Planes de pensiones de prestación definida	-	-
Total pasivos en estado de situación financiera	**35.943**	**44.639**
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación (Nota 28):		
- Premios de permanencia	680	636
- Premios de jubilación anticipada	38	30
- Planes de pensiones de aportación definida	4.661	3.105
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	908	804
	6.287	**4.575**
Recálculo de valoraciones para:		
- Premios de permanencia (Nota 22.a)	43	(10)
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL (Nota 22.d)	(8.211)	7.668
- Premios de jubilación anticipada (Nota 22.b)	40	4
	(8.128)	**7.662**

a) Premios de permanencia

El Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. La Sociedad provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Los importes reconocidos en el estado de situación financiera se han determinado como sigue:

	2020	**2019**
Valor actual de las obligaciones financiadas	-	-
Valor razonable de los activos afectos al plan	-	-
Déficit de financiación de planes	-	-
Valor actual de las obligaciones no financiadas	8.973	8.925
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	8.973	8.925
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	-	-
Pasivo reconocido en el estado de situación financiera	**8.973**	**8.925**

Los premios de permanencia son planes de prestación definida no financiados por lo que no hay activos afectos al plan registrados.

	Valor actual de obligación
A 1 de enero de 2019	**8.725**
Gasto/(Ingreso) por intereses	127
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	646
	773
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(10)
	(10)
- Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	(563)
A 31 de diciembre de 2019	**8.925**
Gasto/(Ingreso) por intereses	46
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	637
	683
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	43
	43
- Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	(678)
A 31 de diciembre de 2020	**8.973**

El gasto contable estimado relativo a los premios de permanencia para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020 asciende a 726 miles de euros (2019: 763 miles de euros). El importe de gasto contable esperado correspondiente a estos premios a lo largo del año 2021 asciende a 646 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 17,03 años.

b) Premios de jubilación anticipada

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello, podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el Plan de Pensiones, en el momento de la extinción de su contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. El valor de los activos del plan ha sido determinado como el valor de la provisión matemática de las pólizas de seguros afectadas.

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año ha sido el siguiente:

	Valor actual de obligación
A 31 de diciembre de 2019	**714**
Gasto/(Ingreso) por intereses	4
Rendimiento esperado fondos afectos	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	38
	42
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	40
	40
Extornos (Primas)	
• Extornos	-
Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	-
A 31 de diciembre de 2020	**796**

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año 2019 fue el siguiente:

	Valor actual de obligación
A 31 de diciembre de 2018	**670**
Gasto/(Ingreso) por intereses	10
Rendimiento esperado fondos afectos	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	30
	40
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	4
	4
Extornos (Primas)	
• Extornos	-
Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	-
A 31 de diciembre de 2019	**714**

c) Planes de pensiones de aportación definida

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en alguna de las entidades y/o sociedades con domicilio social en España que constituyen el Grupo Aena podrá convertirse en partícipe del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las entidades del Grupo Aena. El Plan de Pensiones cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento, de acuerdo con los criterios recogidos en el acta de la Comisión Negociadora del III Convenio Colectivo de Aena, de fecha 16 de diciembre de 2002, sobre las características del nuevo sistema de previsión para los trabajadores del Grupo Aena, por la que se constituye el Plan de Pensiones anteriormente reseñado, y sin perjuicio de lo previsto en el acta de la Comisión de Control del Plan de Pensiones del Grupo Aena, de fecha 15 de febrero de 2005 y, en su caso, en otras posteriores sobre las especificaciones que lo regulan, por las que se desarrolla y complementa la anterior.

Para este beneficio el Grupo ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los ejercicios previos a 2013. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente, donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

Para los ejercicios 2018, 2019 y 2020 se realizaron aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones con base en la aplicación del último párrafo del Art. 18.2 de la LPGE 2019, el Art. 3.2 del RD-Ley 24/2019, y el párrafo final del artículo 3 Dos del Real Decreto-ley 2/2020 por importes de 498, 650 y 2.444 miles de euros, respectivamente.

d) Planes de pensiones de prestación definida y de aportación definida de LLAOL

Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de la Sociedad y los fideicomisarios del plan (*Trustees*) llevó a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de su plan de pensiones de prestación definida (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), que fue sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se convietieron en miembros diferidos del mismo y dejaron de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, cesaron las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

Este plan de pensiones de aportación definida es gestionado por un tercero seleccionado al efecto. Los activos del Plan son mantenidos en fondos individuales de ahorro, separadamente de los activos del grupo. Los empleados hacen contribuciones a dichos fondos individuales hasta un máximo de un 6 % de su salario básico. Los empleados pueden decidir el importe de su aportación y como invertirla. El grupo realiza aportaciones en una proporción 2:1, hasta un máximo del 12 % del salario básico. El coste de las aportaciones por el grupo al Plan de aportación definida a lo largo del ejercicio 2020 ha sido de 2.217 miles de euros (2019: 2.455 miles de euros).

Los compromisos de prestación definida de grupo LLAH III reconocidos en el estado de situación financiera consolidado, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan es el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones
A 31 de diciembre de 2019	**186.358**
Gasto/(Ingreso) por intereses	3.514
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	-
	3.514
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	4.265
- Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	4.023
	8.288
Diferencias de conversión	(10.036)
Aportaciones al Plan por la empresa (*)	-
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	(5.047)
- Gastos de administración	908
A 31 de diciembre de 2020	**183.985**
(*) Por costes de administración	

	Valor razonable de los activos del Plan
A 31 de diciembre de 2019	**(151.358)**
Gasto/(Ingreso) por intereses	(2.864)
Rendimiento fondos afectos	(16.499)
	(19.363)
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-
Diferencias de conversión	8.274
Aportaciones al Plan por la empresa	(405)
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	4.133
- Gastos de administración	908
A 31 de diciembre de 2020	**(157.811)**
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**26.174**

Los compromisos de prestación definida reconocidos en el estado de situación financiera consolidado en 2019, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan era el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones
A 31 de diciembre de 2018	**163.898**
Gasto/(Ingreso) por intereses	4.417
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	-
	4.417
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	21.492
- Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	(5.866)
	15.626
Diferencias de conversión	9.191
Aportaciones al Plan por la empresa (*)	804
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	(6.774)
- Gastos de administración	(804)
A 31 de diciembre de 2019	**186.358**

(*) Por costes de administración

	Valor razonable de los activos del Plan
A 31 de diciembre de 2018	**(126.671)**
Gasto/(Ingreso) por intereses	(3.532)
Rendimiento fondos afectos	(7.958)
	(11.490)
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-
Diferencias de conversión	(7.069)
Aportaciones al Plan por la empresa	(13.699)
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	6.767
- Gastos de administración	804
A 31 de diciembre de 2019	**(151.358)**
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**35.000**

Las cantidades reconocidas en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias son las siguientes:

Imputaciones a resultados	**2020**	**2019**
Gasto/(Ingreso) por intereses	650	885
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	908	804
Cargo total en cuenta de pérdidas y ganancias	**1.558**	**1.689**

Los activos del plan, expresados en porcentaje sobre el valor razonable total de los activos son los siguientes:

Activos del plan	**2020**	**2019**
Acciones	6%	4 %
Renta Fija en Bonos calificados de inversión	7%	4 %
Fondos de Inversión	78%	67 %
Efectivo	9%	26 %

- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales

La variación reconocida en el patrimonio se corresponde con las pérdidas y ganancias actuariales que se deben a variaciones en:

	2020	**2019**
Rentabilidad activos afectos por encima de rentabilidad esperada	(16.499)	(7.958)
Hipótesis financieras	18.609	22.237
Cambios en hipótesis demográficas	(14.190)	(1.214)
Experiencia	(154)	469
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	4.023	(5.866)
A 31 de diciembre	**(8.211)**	**7.668**

El pasivo neto ha sido reducido durante el año 2020 de un déficit de 35.000 miles de euros a un déficit de 26.174 miles de euros, principalmente como consecuencia de cambios en las hipótesis demográficas, así como de una rentabilidad de los activos superior a la esperada, si bien estos efectos fueron compensados en gran parte por cambios en las hipótesis financieras utilizadas en el cálculo de los pasivos, especialmente por el descenso en la tasa de descuento utilizada (del 2,0 % en 2019 al 1,25 % en 2020), y el impacto del ajuste derivado del requisito de financiación mínima.

El pasivo neto fue reducido durante el año 2019 de un déficit de 37.227 miles de euros a un déficit de 35.000 miles de euros, principalmente como consecuencia de la contribución hecha por la empresa durante el período, así como de una rentabilidad de los activos superior a la esperada y el impacto del ajuste derivado del requisito de financiación mínima, si bien estos efectos

fueron compensados en gran parte por cambios en las hipótesis financieras utilizadas en el cálculo de los pasivos, especialmente por el descenso en la tasa de descuento utilizada (del 2,8 % en 2018 al 2,0 % en 2019).

El Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad sobre las principales hipótesis actuariales, así como sobre las condiciones de mercado, a las que el fondo es altamente sensible:

		Impacto en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos (miles de euros)	
	Cambio en las hipótesis	Incremento	Disminución
Tasa de descuento	0,5 %	(17.516)	19.893
Tasa de inflación	0,5 %	14.905	(15.481)
		Un año más joven de lo asumido	Un año más viejo de lo asumido
Esperanza de vida	1 año	7.258	(7.131)

Por otra parte, para eliminar el déficit del Plan, LLAOL acordó realizar contribuciones al Plan hasta el 31 de marzo de 2023. Adicionalmente, la Compañía realizará contribuciones de 240 mil libras por año para sufragar los costes de administración del Plan (aunque desde julio de 2020 esta cantidad fue incrementada hasta 480 mil libras por año). Dada la situación originada por la pandemia del COVID -19, la compañía y los fideicomisarios del Plan están en el proceso de acordar una revisión al plan de contribuciones explicado anteriormente.

El Plan de contribuciones para la compensación del déficit es revisado cada tres años con cada valoración formal actuarial. La próxima valoración trianual del Plan de Pensiones estará referida a 31 de marzo de 2020.

23. Provisiones y contingencias

a) Provisiones

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2020 y 2019 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 1 de enero de 2020	**72.301**	**37.443**	**8.527**	**8.012**	**34.230**	**1.508**	**162.021**
Dotaciones	2.766	6.940	2.494	75	30.327	1.572	44.174
Reversiones/Excesos	(294)	(10.462)	(1.089)	(314)	(9.796)	-	(21.955)
Aplicaciones	(2.430)	(16.078)	(1.779)	(115)	(39.190)	(26)	(59.618)
Diferencias conversión	(63)	(13)	-	-	(90)	-	(166)
A 31 de diciembre de 2020	**72.280**	**17.830**	**8.153**	**7.658**	**15.481**	**3.054**	**124.456**

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 1 de enero de 2020	**71.961**	**21.698**	**10.577**	**13.251**	**27.382**	**-**	**144.869**
Dotaciones	16.147	19.034	952	3.104	35.148	1.698	76.083
Reversiones/Excesos	(8.470)	(2.332)	(2.878)	(7.251)	(2.720)	-	(23.651)
Aplicaciones	(7.398)	(968)	(124)	(1.092)	(25.580)	(190)	(35.352)
Diferencias conversión	61	11	-	-	-	-	72
A 31 de diciembre de 2020	**72.301**	**37.443**	**8.527**	**8.012**	**34.230**	**1.508**	**162.021**

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
No corriente	69.796	77.267
Corriente	54.660	84.754
Total	**124.456**	**162.021**

Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 69.539 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 69.700 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce una provisión medioambiental de 1.400 miles de euros (2019: 1.400 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama. En la provisión de 2020 se recogen también los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por Aena para su consumo, por un importe de 301 miles de euros, que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2020, realizado con base en las emisiones realmente producidas durante 2020 (ver Nota 27).

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, se han dotado 2.279 miles de euros por la actualización de huellas acústicas de algunos Planes de aislamiento, lo que se ha traducido en el aumento de viviendas que pudieran requerir aislamiento acústico. En el cálculo de la provisión se ha mantenido la estimación de precios unitarios utilizada para 2019. La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

La dotación de 16.148 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales durante el ejercicio de 2019 se debió también, principalmente, a la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento. En las Cuentas anuales del ejercicio 2019 se utilizó un coste medio unitario de 8.943 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 15.311 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 4 aeropuertos, cuyo importe medio estimado era de 4.880 euros/vivienda). Tal reversión se efectuó contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2019 por importe de 8.372 miles de euros se relacionó, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda. En las Cuentas anuales del ejercicio 2018 se utilizó un coste medio unitario de 8.956 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 16.743 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 3 aeropuertos, cuyo importe medio estimado era de 5.567 euros/vivienda.

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/año.

El Grupo reconocerá contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una nueva huella acústica con trascendencia en términos de aislamiento acústico, una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), bien mediante la aprobación de una nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran. Dichas normas publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores de la Sociedad no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los directores de la Sociedad para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2020 y 2019 los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, y a reclamaciones laborales y otras efectuadas por empresas contratistas y compañías aéreas

Las dotaciones efectuadas por el Grupo durante el ejercicio 2020, por un importe total de 6.940 miles de euros, corresponden principalmente a reclamaciones efectuadas por arrendatarios comerciales por importe de 5.425 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por importe de 1.340 miles de euros.

Las dotaciones efectuadas por el Grupo durante el ejercicio 2019, por un importe total de 19.034 miles de euros, corresponden principalmente a sentencias desfavorables en reclamaciones de arrendatarios de terrenos (14.436 miles de euros) y a reclamaciones laborales (2.345 miles de euros).

Durante el ejercicio 2020, las reversiones por importe de 10.462 miles de euros corresponden, principalmente, se corresponden con la resolución favorable al Grupo de contenciosos laborales y otros riesgos, que se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente en el epígrafe "Exceso de provisiones".

Durante el ejercicio 2019, las reversiones por importe de 2.332 miles de euros corresponden, principalmente, a la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales por importe de 1.114 miles de euros. De dicho total de 2.332 miles de euros, 2.222 miles de euros se abonaron en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe "Exceso de provisiones", o disminuyendo los gastos de personal a causa de citadas sentencias laborales favorables obtenidas; y el resto, 110 miles de euros, con abono al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día las provisiones.

Los directores del Grupo no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

Provisiones para impuestos

Dentro de éste epígrafe se recoge principalmente aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por el Grupo por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos aeroportuarios y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de estas Cuentas anuales.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de pérdidas y ganancias en su epígrafe "Exceso de provisiones", se relaciona principalmente con resoluciones favorables en liquidaciones que se encontraban en controversia o prescripciones de dichas liquidaciones tributarias en favor del Grupo.

Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2020 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a contenciosos relacionados con expropiaciones de terrenos de los aeropuertos de Vigo y Adolfo Suárez Madrid-Barajas. El conjunto de estos procedimientos ha dado lugar a una provisión por importe de 7.658 miles de euros a 31 de diciembre de 2020, de los cuales 6.360 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.298 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2020, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (31 de diciembre de 2019: 8.012 miles de euros, de los cuales 6.630 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio, que tuvieron como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.382 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2019, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Las reversiones señaladas en el movimiento de la provisión durante el ejercicio 2019 fueron consecuencia, principalmente, de una Providencia del Tribunal Supremo acordando la inadmisión a trámite de un recurso de casación interpuesto por la parte expropiada. De los 7.251 miles de euros revertidos en 2019, 4.607 miles de euros se abonaron al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 2.644 miles de euros, se abonaron a resultados (en su día se dotaron contra gasto por intereses de demora de expropiaciones).

El gasto financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2020, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, ha ascendido a 30 miles de euros (31 de diciembre de 2019: ingreso de 2.270 miles de euros).

Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2016, establecía incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena.

Por otra parte, y de acuerdo con lo indicado en el apartado 3.9.2 del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2017-2021, en el que se establece que Aena debe establecer un esquema de incentivos que, siendo compatibles con la Ley 18/2014, tengan un efecto positivo sobre la demanda y fomenten, entre otros, el establecimiento de nuevas rutas o el fortalecimiento de las ya existentes, Aena aprobó con fecha 22 de febrero de 2017 el nuevo esquema de incentivos comerciales para el periodo DORA, con el objeto de seguir fomentando la apertura de nuevas rutas, el incremento de pasajeros de largo radio, incentivar el tráfico en los aeropuertos con menor volumen de tráfico y reducir la estacionalidad de los aeropuertos con una fuerte componente estacional.

El impacto de la Covid-19 en la actividad aeroportuaria provocó que estos incentivos se quedarán sin efecto por lo que, con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ofreció un incentivo comercial que estimulaba la programación de operaciones por parte de las aerolíneas, con independencia del número de pasajeros. Desde el 1 de julio de 2020 el incentivo se aplicaba sobre el porcentaje de recuperación de operaciones con respecto al mismo mes de 2019, siempre que se superaran unos umbrales determinados. Cada aerolínea podía devengar un descuento del 75% o del 100% sobre la tarifa media mensual de aterrizaje, por todas aquellas operaciones mensuales realizadas en los aeropuertos de la red que superen los niveles de recuperación fijados.

Posteriormente y para la temporada de invierno, el Consejo de Administración aprobó un nuevo incentivo. Esta medida, aplicable entre noviembre de 2020 y marzo de 2021, incentiva todos los movimientos operados y no solo los adicionales a determinado umbral, siempre y cuando la compañía aérea alcance por lo menos un 20% de recuperación con respecto al mismo mes de la temporada de invierno anterior, dejando sin efecto a partir del inicio de la temporada de invierno de 2020 (el 25 de octubre de 2020), los incentivos correspondientes a apertura de rutas a nuevos destinos y crecimiento.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 11.909 miles de euros en el ejercicio de 2020 (neta de la reversión de 9.777 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 32.395 miles de euros en el mismo período de 2019 (neta de la reversión de 2.720 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores). En las cifras anteriores se refleja el ajuste en 2020 de la provisión de incentivos por crecimiento debido a que, como consecuencia de la drástica disminución del tráfico de pasajeros, muchas aerolíneas han dejado de cumplir los requisitos necesarios para devengarlos.

Se han producido aplicaciones de 39.177 miles de euros contra esta provisión durante el período (2019: 25.433 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2020 el saldo de la cantidad provisionada por todos estos conceptos asciende a un importe de 6.929 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 34.197 miles de euros).

En este epígre también se recoge una provisión dotada en 2020 por importe de 8.638 millones de euros para cubrir posibles contingencias derivadas de las modificaciones contractuales que actualmente la filial LLAH III está negociando con algunos de sus clientes como consecuencia del impacto de la COVID-19.

Provisiones para actuaciones relacionadas con la infraestructura

Esta provisión corresponde en su totalidad a la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) (ver Nota 2.2). El contrato de concesión formalizado por la misma comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y que son exigibles para mantener la infraestructura apta para prestar los servicios adecuadamente.
Estas actuaciones, en la medida en que ponen de manifiesto un desgaste de parte de la infraestructura, traen consigo la dotación de una provisión sistemática y hasta el momento en que deban realizarse dichas actuaciones. La dotación de esta provisión origina el registro de un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias.

b) Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2020 y 2019 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos.

Actividades comerciales

A 31 de diciembre de 2020, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participada al 100% por JCDECAUX EU-ROPE HOLDING) en la cual se reclama la cantidad de 55.215.000 euros con base en la cláusula “rebus sic stantibus”, no estando esta reclamación relacionada con la COVID-19. Esta cláusula es

invocada para sustentar la pretensión de anular el contrato, alegando que con motivo de la crisis de 2008 se produjo un cambio fundamental en las circunstancias que motivaron el contrato y que por consiguiente imposibilita su cumplimiento. Presentada la contestación a la demanda, está pendiente la celebración de la audiencia previa sin que hasta el momento haya sido señalada. Considera la Secretaría General que el riesgo es remoto.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2020 se mantienen procedimientos judiciales con distintos arrendatarios de la red de Aena. Al final del año 2020 se iniciaron por parte de los arrendatarios algunos de esos procedimientos, solicitando, en esencia, la paralización por parte de AENA de la facturación de la renta mínima garantizada anual, así como la suspensión de la ejecución de los avales, todo ello motivado por la crisis sanitaria derivada del Covid-19. Hasta esa fecha, Aena ha sido emplazada ante los Juzgados como motivo de 7 demandas interpuestas por 3 arrendatarios, siendo éstos: ZEA RETAIL, S.L., AIRFOODS RESTAURACION Y CATERING, S.L. y BENICOCHES, S.L. El conjunto agregado de estas contingencias asciende a 3.069.044,75 euros.

Reclamaciones de constructoras

Adicionalmente a lo anterior, a 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019 existen reclamaciones presentadas por diversas Sociedades de construcción frente a la Sociedad dominante, derivadas de la ejecución de diversos contratos de obras realizadas en la red de aeropuertos. La dirección de la Sociedad no estima que se puedan derivar de dichas reclamaciones consecuencias económicas significativas en contra de la misma.

Activación del procedimiento de Fuerza Mayor Especial en el contrato de concesión del aeropuerto de Luton

Debido a los efectos de la pandemia de COVID-19, el Grupo solicitó la activación del procedimiento de fuerza mayor especial (Special Force Majeure) contemplado en el Acuerdo de Concesión del Aeropuerto de Luton, que reconoce el derecho de la sociedad concesionaria al reequilibrio económico de la concesión (Nota 3.1). Conforme a lo establecido en aplicación de este procedimiento, el Grupo no ha pagado los cánones de la Concesión desde el 1 de abril de 2020 (Nota 20). A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, el procedimiento se encuentra suspendido mientras se están manteniendo conversaciones con el Municipio de Luton (LBC) sobre las condiciones de aplicación del mismo (Nota 8.e). Si se determina que la cláusula de fuerza mayor especial no resulta de aplicación, los derechos de concesión pendientes de pago ascenderían a 9,0 millones de libras esterlinas (aproximadamente, 10,01 millones de euros).

c) Activos contingentes

a) Recursos contenciosos administrativo de Aena contra el Acuerdo de la CNMC de 10 diciembre de 2018.

1. *(PO 215/2019)* El objeto de este recurso contencioso-administrativo es la Resolución de la Sala de Supervisión regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de 10 diciembre de 2018 de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. (Aena), en el ejercicio 2019.

   La Resolución Impugnada parte del Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 24 de julio de 2018. Mediante el citado Acuerdo, Aena aprobó la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019 en aplicación del Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA) y de conformidad con lo establecido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

   En esta Resolución, la CNMC corrige los Parámetros K, B y D determinados en el Acuerdo de 24 de julio para fijar el IMAAJ correspondiente al año 2019 a partir del IMAP previsto en el DORA; pretende imponer una serie de criterios para la aplicación de la fórmula del IMAAJ –relativos al Parámetro K, B y D– que son contrarios a los criterios establecidos en la Ley 18/2014 –y, además, corrige e inaplica los instrumentos de determinación de las variables y los parámetros retributivos como el DORA 2017-2021 (en lo que se refiere al tráficos estimado o previsto) y en el Informe de Supervisión Técnica 2017 de AESA –en lo que se refiere a los Parámetros B y D–.

   Con fecha 16 de mayo de 2019, Aena procedió a presentar la demanda que ha sido contestada por la Abogacía del Estado el 29 de julio de 2019.

   Actualmente este procedimiento se encuentra pendiente de votación y fallo.

2. *(PO 490/2019)* Este Recurso se dirige contra la Resolución de la Sala de Supervisión regulatoria de la CNMC de 10 diciembre de 2018 de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA y ACETA contra el Acuerdo del Consejo de Administración de AENA, S.M.E., S.A. de fecha 24 de julio de 2018 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2020.

   La Resolución Impugnada tiene por objeto resolver los conflictos tarifarios presentados por determinadas asociaciones representativas de las aerolíneas –i.e. ALA, IATA y ACETA– que traen causa del Acuerdo del Consejo de Administración de aena de 24 de julio de 2018.

Con arreglo a esos criterios, y contraviniendo los criterios legales para la determinación de las tarifas de la Ley 18/2014, la Resolución Impugnada corrige los Parámetros k y b recogidos en el Acuerdo de 24 de julio para fijar el IMAAJ correspondiente al año 2019 a partir del IMAP previsto en el DORA; razón por la cual debe ser anulada.

De esta manera, acoge íntegramente las pretensiones de las Asociaciones –como también hizo en el Informe de Supervisión– aun cuando van en contra de lo previsto en la Ley 18/2014; toda vez se exige que, para la determinación de los Parámetros k y b, se tenga en cuenta lo previsto en el DORA y el Informe de supervisión técnica anual (aprobado por AESA). No obstante, como se ha visto, la Resolución Impugnada aplica una serie de criterios de fijación del IMAAJ que se separan abierta y frontalmente de la Ley 18/2014; lo que hace necesario su corrección, para evitar la incorrecta aplicación de la Ley y las distorsiones para ejercicios futuros que podrían derivarse de la aplicación de los (arbitrarios) criterios de la CNMC.

Con fecha 4 de julio de 2019, Aena procedió a presentar la demanda que ha sido contestada por la Abogacía del Estado el 17 de enero de 2020.

Actualmente este procedimiento se encuentra pendiente de votación y fallo.

b) Recursos contra Resoluciones de la CNMC de 11 de diciembre de 2019.

Con fecha 7 de febrero de 2020, Aena interpuso dos recursos contenciosos administrativos contra dos Resoluciones de la CNMC. Ambas Resoluciones son de fecha 11 de diciembre de 2019.

1. PO 121/2020: Este recurso se presentó contra la Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena, S.M.E., S.A. en el ejercicio 2019. Dicha Resolución tiene por objeto la supervisión del procedimiento de transparencia y consulta en relación con la actualización de las tarifas aeroportuarias para el año 2019. El recurso de Aena se centra en torno al cálculo del parámetro K del IMAAJ –y, en particular, la determinación de la estimación de tráfico o Qt– y sobre la competencia que se ha arrogado la CNMC para determinar una estimación o previsión de tráfico diferente, y basada en sus propias fuentes, a la que figura en el DORA.

   Con fecha 10 de noviembre de 2020 Aena presentó la demanda, por lo que a día de hoy está pendiente la contestación a la demanda de la Abogacía del Estado.

2. PO 119/2020: Este recuso se presentó contra la Resolución de los conflictos acumulados presentados por ALA, IATA, ACETA y Norwegian contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena, S.M.E., S.A. de fecha 30 de julio de 2019 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2019. El objeto del recurso es similar al que se deriva de la impugnación de la Resolución de supervisión, esto es, impugnar el alcance de la competencia de la CNMC. Aena considera que la Comisión, con ocasión de esta Resolución, se extralimita aplicando unas estimaciones de tráfico distintas, sin perjuicio de que el resultado sea el mismo: la modificación de la actualización tarifaria establecida por AENA.

   Con fecha 12 de enero de 2021 la Abogacía del Estado presentó la contestación a la demanda, en la misma fecha se le da traslado al codemandado para que en el plazo de veinte días conteste la demanda.

24. Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe a 31 de diciembre de 2020 y 2019 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	**2020**	**2019**
1 de enero	**497.342**	**530.811**
Adiciones	32	6.186
Imputaciones a resultados	(36.746)	(39.655)
31 de diciembre	**460.628**	**497.342**

El desglose de este saldo entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

	31 de diciembre de 2020	**31 de diciembre de 2019**
No corriente	425.917	461.690
Corriente	34.711	35.652
Total	**460.628**	**497.342**

Las subvenciones corresponden principalmente a recursos otorgados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias.

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2020 y 2019 es el siguiente en miles de euros:

	Miles de euros	
	2020	**2019**
Programa Operativo C. Valenciana	-	529
Programa Operativo R. de Murcia	-	1.051
Programa Operativo Com. Canarias	-	4.687
Progr. Operativo Economía basada en el Conocimiento	-	(7)
Total Fondos Feder Cobros	**-**	**6.260**
Subvención depuradora Aeropuerto de Menorca	192	193
Total	**192**	**6.453**

Al cierre del ejercicio 2020 la Sociedad entiende cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

25. Otros pasivos a largo plazo

	Pasivo Largo plazo	
	2020	**2019**
Fianzas y otros	14.927	15.462
Total	**14.927**	**15.462**

26. Compromisos

a) Compromisos medioambientales

La dirección del Grupo, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2020 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 553,6 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 275,9 millones de euros (2019: inversiones por 545,4 millones de euros y amortizaciones por 259,1 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas por el Grupo durante el ejercicio 2020, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio de la sociedad con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal es la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, incluyendo el

control, prevención, reducción o eliminación de la contaminación futura de las operaciones de la entidad, se detallan, por aeropuerto, a continuación:

	Miles de euros	
	2020	**2019**
Madrid/Barajas	3.732	4.161
Alicante	1.671	5.398
Palma Mallorca	981	3.967
Lanzarote	879	3.048
Málaga	692	2.364
Barcelona	557	159
Tenerife Norte	451	1.539
Ibiza	403	444
Bilbao	311	5.768
Tenerife Sur	193	1.287
Fuerteventura	135	1.022
Sevilla	118	1.820
Valencia	103	1.605
A Coruña	80	1.668
Gran Canaria	68	1.093
Resto Aeropuertos	603	1.892
Total	**10.977**	**37.235**

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2020 y 2019 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

		Miles de euros
	2020	**2019**
Reparaciones y conservación	(6.193)	(8.534)
Servicios profesionales independientes	(2.319)	(2.795)
Otros servicios medioambientales	(1.893)	(3.122)
Total	**(10.405)**	**(14.451)**

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 23. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2020 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 24.526 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2019: 24.395 viviendas), destacando las 12.917 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2019: 12.909 viviendas), 2.993 en Alicante-Elche (2019: 2.992 viviendas), 1.967 viviendas en Valencia-Manises (2019: 1.963 viviendas), 1.572 en Bilbao (2019: 1.562), 925 en Palma de Mallorca (2019: 925), 977 en Tenerife Norte (2019: 890 viviendas) y 811 en Málaga-Costa del Sol (2019: 811 viviendas).

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de AENA, se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

a) Compromisos de compra de activos fijos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2020 ascienden a 1.355,70 millones de euros (2019: 1.302,6 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar.

b) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

La Sociedad AENA S.M.E., S.A. cede en alquiler varias tiendas y almacenes bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años, siendo la mayor parte de los mismos renovables a su vencimiento en condiciones de mercado. Los cobros mínimos totales, para los próximos 5 años, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	2020	2019
Menos de 1 año	701.756	797.758
Entre 1 y 5 años	2.514.572	3.197.262
Más de cinco años	25.777	80.108
Total	**3.242.105**	**4.075.128**

27. Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2020	2019
Otras pérdidas	(61.425)	(13.790)
Otras ganancias	3.085	2.026
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	**(58.340)**	**(11.764)**

En el ejercicio 2020 el incremento del gasto registrado en este epígrafe se debe a los gastos excepcionales en los que ha incurrido el grupo como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante 2020, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud (Nota 3.1.a).
También se recogen bajo este epígrafe incautaciones de avales y fianzas, así como cobros de recargos por mora y apremio; las pérdidas recogen, principalmente, indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos.

28. Gastos por prestaciones a los empleados

	2020	2019
Sueldos y Salarios, incluidos otras indemnizaciones por despidos	(328.095)	(329.054)
Costes de Seguridad Social	(108.399)	(103.762)
Costes por pensiones (Nota 22)	(5.569)	(3.909)
Coste de los premios por jubilación y permanencia (Nota 22)	(718)	(666)
Otros gastos sociales	(14.095)	(18.782)
Total gastos de personal	**(456.876)**	**(456.173)**

Durante 2020, se realizan aportaciones al Plan de Pensiones, según lo previsto en el artículo 18. Dos y Tres de la LGPE por importe de 2.444 miles de euros en 2020 (2019: 650 miles de euros).

El número de empleados al cierre del ejercicio por categorías y sexos de las sociedades que integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

	31/12/2020			31/12/2019		
Categoría Profesional	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Alta dirección	7	5	12	8	4	12
Directivos y titulados	1.104	866	1.970	1.075	832	1.907
Coordinadores	905	350	1.255	830	339	1.169
Técnicos	3.019	1.437	4.456	3.110	1.524	4.634
Personal de apoyo	571	507	1.078	604	552	1.156
Totales	**5.606**	**3.165**	**8.771**	**5.627**	**3.251**	**8.878**

En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2020 ascendieron a 501 (2019: 807).

La plantilla media del ejercicio por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	**2020**	**2019**
Alta dirección	12	11
Directivos y Titulados	1.970	1.793
Coordinadores	1.256	1.162
Técnicos	4.534	4.574
Personal de apoyo	1.189	1.155
Total	**8.961**	**8.695**

En las cifras anteriores se incluyen los empleados eventuales, que al cierre del ejercicio 2020 ascendieron a 584 (2019: 833).

El Consejo de Administración de la Sociedad dominante estaba formado por 15 miembros (10 hombres y 5 mujeres) a 31 de diciembre de 2020 (2019: 11 hombres y 4 mujeres).

A 31 de diciembre de 2020 el Grupo cuenta con una plantilla media de 122 empleados con discapacidad (2019: 115).

29. Otros ingresos de explotación

El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020	2019
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	9.013	8.950
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	649	1.117
Otros ingresos de explotación	**9.662**	**10.067**

30. Aprovisionamientos y otros gastos de explotación

a) Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de "Aprovisionamientos" del ejercicio 2020 y 2019 es el siguiente (en miles de euros):

	2020	2019
Compras de otros aprovisionamientos	(930)	(1.218)
Trabajos realizados por otras empresas	(153.057)	(169.324)
Total	**(153.987)**	**(170.542)**

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los Servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), Servicios de tránsito aéreo (ATM) e información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE (Nota 34) que ascienden a 113.368 miles de euros (2019: 131.232 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por AENA y SCAIRM (Nota 34) por importe de 11.033 miles de euros (2019: 10.183 miles de euros) y los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo, que ascienden 6.241 miles de euros (2019: a 5.064 miles de euros (Nota 34).

b) Otros gastos de explotación

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020	2019
Arrendamientos y cánones	1.496	2.364
Reparación y conservación	201.886	279.063
Servicios profesionales independientes	45.331	62.001
Servicios Bancarios	1.770	806
Relaciones Públicas	3.202	7.045
Suministros	66.069	106.810
Otros servicios	112.453	201.761
Servicios de vigilancia y Seguridad	113.706	191.858
Tributos	161.536	158.128
Otros gastos de gestión corriente	12.778	61.954
Gastos de construcción (IFRIC 12)	2.200	3.531
Otros gastos de explotación	**722.427**	**1.075.321**

El epígrafe de "Reparación y conservación" recoge, principalmente, gastos de reparación de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los "Suministros" se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los "Otros servicios" corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida, primas de seguros y servicios de información al público. El saldo recogido en Tributos se corresponde, fundamentalmente, con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE, de la Sociedad matriz. El epígrafe de "Otros gastos de gestión corriente" recoge, principalmente, el canon concesional de la Concesión administrativa de LLAH III, por importe de 9.925 miles de euros (2019: 59.075 miles de euros).

La disminución del gasto va en consonancia con la situación excepcional que se ha producido en 2020 consecuencia de la pandemia, que ha implicado una reducción extraordinaria de la actividad aeroportuaria junto la implementación de un plan de ahorro de costes con el fin de proteger la situación financiera de la Sociedad.

31. Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2020 y 2019 es el siguiente:

	2020	2019
Gastos financieros:		
Gastos financieros por deudas con terceros	(46.976)	(47.982)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	(37.981)	(43.453)
Gastos financieros por liquidación de derivados (Nota 12)	(31.859)	(33.699)
Actualización de provisiones	(49)	(138)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados (Notas 6 y 7)	626	486
Total gastos financieros	**(116.239)**	**(124.786)**

	2020	2019
Ingresos financieros:		
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio (Nota 34)	417	417
Ingresos financieros de intereses de expropiaciones	-	2.270
Otros ingresos financieros	1.589	1.882
Total ingresos financieros	**2.006**	**4.569**

	2020	2019
Otros ingresos/(gastos) financieros netos:		
Diferencias de cambio netas	(5.863)	2.478
Resultado por enajenaciones y otras (Nota 11)	42	-
Deterioro de instrumentos financieros	(1.357)	863
Total otros ingresos/(gastos) financieros netos	**(7.178)**	**3.341**
Gastos financieros netos	**(121.411)**	**(116.876)**

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2020 respecto a 2019 son las siguientes:

- La disminución en el epígrafe “Gastos financieros por préstamos con ENAIRE” se produce como consecuencia de un descenso de la deuda media y de los tipos de interés.

- La variación en el epígrafe de diferencias de cambio ha sido causada, principalmente, por las evoluciones desfavorables de los tipos de cambio en las divisas con las que opera el grupo (ver Nota 3).

32. Impuesto sobre las ganancias

El epígrafe de Impuesto sobre las ganancias de la cuenta de resultados consolidada adjunta se compone de:

	2020	2019
Impuesto corriente:		
Impuesto corriente sobre el resultado del año	869	(447.234)
Crédito por pérdidas a compensar del ejercicio	6.374	-
Cambio tipos impositivos en Reino Unido (Nota 21)	(5.706)	30
Ajustes de ejercicios anteriores y otros	864	2.018
Total impuesto corriente	**2.401**	**(445.186)**
Impuesto diferido (Nota 21)	41.466	(11.309)
Deducciones generadas (Nota 21)	8.018	19.321
Impuesto sobre las ganancias	**51.885**	**(437.174)**

La partida "Ajustes de ejercicios anteriores y otros" corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades en el año siguiente. En el ejercicio 2019 la principal diferencia se produjo como consecuencia del nuevo criterio de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) sobre la forma de computar el incremento de fondos propios a efectos de aplicar la reducción por reserva de capitalización en el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2018.

Las principales diferencias permanentes del ejercicio 2020 corresponden a gastos no deducibles. En 2019 correspondieron, fundamentalmente, a la reducción en Base Imponible derivada del ajuste por reserva de capitalización establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades y a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio 2020 corresponden a la dotación al deterioro de inmovilizado (ver Nota 8), diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para los ejercicios 2020 y 2019 ha sido del 25 % para las empresas del grupo radicadas en España. Para el subgrupo LLAH III, cuyo domicilio fiscal está en el Reino Unido, ha sido del 19 % en 2020 (2019: 19%), en tanto que para la filial Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. ha sido del 34 % (2019: 34%).

En el ejercicio 2020, con efectos 1 de abril de 2020 estaba aprobada una reducción del tipo de gravamen al 17 % en el Impuesto sobre Sociedades del Reino Unido. No obstante, el 11 de marzo de 2020 se presentó ante el Parlamento británico la propuesta de Ley de Presupuestos Generales para 2020 en la cual se establece mantener el tipo de gravamen al 19 %, eliminando por lo tanto la reducción anteriormente mencionada, lo que ha hecho necesario reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos. Este hecho ha producido un incremento en el gasto por Impuesto de Sociedades de 5.706 miles de euros (Ver Nota 21).

Por lo que respecta a 2019, como consecuencia de la aprobación en 2018 de una bajada de tipos impositivos en el Reino Unido, se procedió a reevaluar los activos y pasivos por impuestos diferidos en función de su período estimado de reversión en la participada LLAH III, registrando los siguientes impactos:

- Un menor gasto en el epígrafe "Gasto por impuesto sobre beneficios" de la cuenta de resultados por importe de 30 miles de euros, de los cuales se abonaron, aumentándolos, a pasivos por diferencias temporarias (epígrafe "Pasivos por impuestos diferidos" del Pasivo no corriente del estado de situación financiera) una cantidad de 270 miles de euros, y, por otra, se cargaron, aumentándolos, a activos por diferencias temporarias (epígrafe "Activos por impuestos diferidos" del Activo no corriente del estado de situación financiera) una cantidad de 300 miles de euros (ver Nota 21).

- Una disminución en el epígrafe "Activos por impuestos diferido" por importe de 195 miles de euros, con contrapartida en el Patrimonio neto (Nota 21).

El impuesto sobre el beneficio del Grupo antes de impuestos difiere del importe teórico que se habría obtenido empleando el tipo impositivo medio ponderado aplicable a los beneficios de las sociedades consolidadas como sigue:

	2020	2019
Resultado antes de impuestos	**(212.633)**	**1.882.849**
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable	53.158	(470.712)
Efectos impositivos de:		
- Resultados de asociadas netos de impuestos	268	5.612
- Efecto menores tasa aplicables a LLAH III	(4.002)	770
- Gastos no deducibles a efectos fiscales	(7.712)	(1.171)
- Reserva capitalización	-	7.535
- Utilización de deducciones fiscales no reconocidas anteriormente	-	19.321
- Deducciones fiscales registradas en el ejercicio con el grupo fiscal	8.018	-
- Ajustes tipo impositivo en Inglaterra (Nota 21)	(5.706)	30
- Efecto mayores tasas aplicables a ANB	7.125	446
- Ajuste de ejercicios anteriores	1.445	2.618
- Ajustes negativos del impuesto	(452)	(1.361)
- Reversión Pasivo Impuesto diferido derivado adquisición LLAH III	(129)	761
- Otros	(128)	(1.023)
(Gasto)/ beneficio por impuesto	**51.885**	**(437.174)**

El cargo/abono por impuestos relacionado con los componentes de otro resultado global es como sigue:

	2020			2019		
	Antes de impuestos	**(Cargo)/ abono de impuesto**	**Después de impuestos**	**Antes de impuestos**	**(Cargo)/ abono de impuesto**	**Después de impuestos**
Cobertura de flujos de efectivo	(5.301)	1.234	(4.067)	(38.375)	9.443	(28.932)
Pérdidas y ganancias actuariales	8.120	(1.540)	6.580	(7.848)	1.335	(6.513)
Otro resultado global	**2.819**	**(306)**	**2.513**	**(46.223)**	**10.778**	**(35.445)**
Impuesto corriente	-	-	-	-	-	-
Impuesto diferido (Nota 21)		(306)			10.778	
		(306)			**10.778**	

Otros asuntos

Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. En este sentido, las sociedades integrantes del Grupo fiscal AENA tienen abiertos a inspección fiscal el ejercicio 2016 y siguientes; en el caso de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia SME., S.A. el primer ejercicio abierto a inspección fiscal es el 2018, año de su incorporación al grupo.

Las sociedades consolidadas no residentes, presentan sus declaraciones fiscales en base individual o agregada, de acuerdo a la normativa fiscal aplicable en cada país. Los ejercicios abiertos a inspección en relación con los principales impuestos varían para las diferentes sociedades consolidadas de acuerdo con la legislación fiscal de cada país, teniendo en cuenta sus respectivos períodos de prescripción.

En los países donde Aena tiene una presencia significativa, con carácter general los ejercicios abiertos a inspección por las administraciones correspondientes son los siguientes:

- Los seis últimos ejercicios en Reino Unido.
- Los dos últimos ejercicios en Brasil.

No obstante, a cierre del ejercicio 2020 ninguna sociedad del Grupo tiene abierto procedimiento de inspección fiscal alguno.

Los administradores de AENA consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a las Cuentas anuales consolidadas adjuntas.

33. Resultados por acción

Los resultados básicos por acción se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio.

	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
Resultado del ejercicio (miles de euros)	(126.786)	1.442.022
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	(0,85)	9,61

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio teniendo en cuenta los efectos dilutivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. A 31 de diciembre de 2020 y 2019 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

34. Transacciones y saldos con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial "ENAIRE", poseedora de una participación del 51 % en el Capital Social de AENA S.M.E., S.A.

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

No se detallan dentro del apartado de entidades vinculadas, aquellas sobre las que el Gobierno de España tiene una posición de control, con las que no hay ningún saldo ni transacción significativa.

A continuación, se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

a) Venta de bienes y prestación de servicios

Prestación de servicios:	2020	2019
-Sociedad última	**1.431**	**1.480**
ENAIRE	1.431	1.480
-Empresas asociadas	**4.541**	**8.730**
SACSA	347	1.034
AMP	4.023	7.272
AEROCALI	171	424
-Empresas vinculadas	**5.458**	**9.799**
Otras partes vinculadas	5.264	9.548
SENASA	194	236
INECO	-	13
AEMET	-	-
ISDEFE	-	2
Total	**11.430**	**20.009**

b) Compra de bienes y servicios

	2020	2019
Servicios recibidos:		
– Sociedad última	**113.639**	**131.684**
ENAIRE	113.639	131.684
–Empresas asociadas	**562**	**604**
AMP	-	7
AEROCALI	562	597
–Empresas vinculadas	**26.903**	**30.096**
Otras partes vinculadas	8.367	7.687
SENASA	1.210	1.145
INECO	4.723	8.916
AEMET	11.033	10.183
ISDEFE	1.570	2.165
Total	**141.104**	**162.384**
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
-Empresas del grupo	**91**	**533**
ENAIRE	-	371
ADI	91	162
–Empresas vinculadas	**6.765**	**11.084**
Otras partes vinculadas	3.347	5.778
INECO	1.319	2.943
ISDEFE	2.099	2.363
Total	**6.856**	**11.617**

El importe del servicio recibido de ENAIRE se corresponde principalmente con servicios recibidos de control de tránsito aéreo de aeródromo. A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios (servicios ATM y CNS). El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de resultados consolidada adjunta (Nota 30).

Principales contratos

A continuación se enumeran los contratos formalizados por la Sociedad con su accionista mayoritario, la entidad pública

- **ENAIRE**

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. el Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y AENA", que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros. El 26 de mayo de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprueba una adenda al "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena" que implica una reducción de la anualidad en 12 millones de euros en los importes totales de los servicios ATM y CNS de aeródromo repartida entre los meses de mayo a diciembre de 2020.

Con fecha 31 de octubre de 2017, Aena y ENAIRE firmaron un contrato de prestación de servicios de aparcamiento de la red de Aena para el uso gratuito del aparcamiento durante 15 días al año por parte de los empleados de ENAIRE. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2020 han ascendido a 37 miles de euros (2019: 104 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 9 miles de euros (2019: 26 miles de euros).

- **INECO**

Adicionalmente, existe un acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medioambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

- **ISDEFE**

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a AENA una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato firmado en diciembre

de 2016 y que sustituyó al anteriormente en vigor de fecha 8 de noviembre de 2013, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual:

- Coordinación general de Tecnologías de la Información y de la Comunicación, en adelante TIC.
- Definición de sistemas e infraestructuras TIC.
- Gestión del ciclo de vida de aplicaciones informáticas.
- Gestión de oficinas de proyectos TIC.
- Calidad y pruebas de aplicaciones informáticas e infraestructuras TIC.
- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

- **AEMET**

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Para que se produzca la designación de más proveedores de éste servicio es necesario un desarrollo normativo previo. AEMET también proporciona los servicios de meteorología al resto de los aeropuertos españoles no gestionados por AENA S.M.E., S.A.

Adicionalmente, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Motivado por la necesidad de dichos servicios Aena y AEMET firmaron un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios que cubría el período desde el 30 de diciembre de 2014 a 29 de diciembre de 2016, firmándose un nuevo contrato con entrada en vigor el 30 de diciembre del 2016 y una duración de un año, contado a partir de la anterior fecha, prorrogable por mutuo acuerdo de las partes año a año, hasta un máximo de dos años adicionales y que ha sido renovado para el periodo 2020-2024 por un importe total de 60,2 millones de euros.

Aena, desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500 miles de euros, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833 miles de euros desde entonces y hasta junio de 2020, fecha en la que el pago mensual asciende a 953 miles de euros.

c) Ingresos por participación en empresas vinculadas

	2020	2019
-**Empresas vinculadas**		
ESSP SAS	417	417
Total (Nota 31)	**417**	**417**

En el ejercicio 2020 el grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) de 417 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 417 miles de euros).

Tal y como se indica en la Nota 9, en el ejercicio 2020 no ha habido ingresos por dividendos aprobados procedentes de asociadas.

d) Remuneración del personal clave de la dirección

Ver Nota 35 Otra Información.

e) Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	2020	2019
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:		
- Asociadas	**1.989**	**5.147**
SACSA	45	139
AMP	1.933	4.951
AEROCALI	11	57
- Vinculadas	**717**	**8.679**
Otras partes vinculadas	458	8.654
INECO	-	-
SENASA	258	24
AEMET	1	1
ISDEFE	-	-
- Entidad dominante última	**442**	**287**
ENAIRE	442	287
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas (Nota 13)	**3.148**	**14.113**

	2020	2019
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Asociadas	**1.941**	**1.379**
AEROCALI	1.941	1.379
- Vinculadas	**6.565**	**11.313**
Otras partes vinculadas	3.310	5.228
SENASA	84	73
INECO	1.413	4.312
AEMET	1.172	1.027
ISDEFE	586	673
- Entidad dominante última	**19.726**	**23.895**
ENAIRE	19.726	23.895
Total cuentas a pagar de partes vinculadas (Nota 19)	**28.232**	**36.587**

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compras y venta de servicios. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y de la prestación de servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe a). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe "Acreedores con partes relacionadas" y "Proveedores de inmovilizado partes relacionadas" (véase Nota 19). Las cuentas a pagar no devengan intereses.

f) Préstamos y derivados con partes vinculadas (Nota 20)

	31 de diciembre de	
	2020	2019
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.162.512	4.708.860
Ajuste NIIF 9	-	-
Ajuste saldo préstamo con Sociedad por criterio coste efectivo	(2.630)	(3.257)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**4.159.882**	**4.705.603**
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	546.349	633.619
Ajuste NIIF 9	-	(293)
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(316)	(358)
Intereses devengados por préstamos con Sociedad	11.656	13.162
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**557.689**	**646.130**
	4.717.571	**5.351.733**

Los valores contables y razonables de los préstamos con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" se desglosan en la Nota 20.

35. Otra información

Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales del Grupo ha cargado durante los ejercicios 2020 y 2019, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2020	2019
Servicios de auditoría	249	201
Otros servicios de verificación	11	17
Otros servicios	92	90
Total	**352**	**308**

Otros servicios de verificación y otros servicios se corresponden con servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio y servicios de procedimientos acordados sobre información financiera prestados por KPMG Auditores, S.L. a AENA y sus sociedades controladas durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2020 y 2019, con independencia del momento de su facturación.

Por otro lado, otras entidades afiliadas a KPMG International han facturado al Grupo durante los ejercicios 2020 y 2019, honorarios y gastos por servicios profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2020	2019
Servicios de auditoría	168	77
Otros servicios de verificación	13	10
Otros servicios	6	7
Total	**187**	**94**

Retribución de la alta dirección y de los Administradores

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2020 y 2019 por la alta dirección y los administradores de la Sociedad dominante clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	2020			2019		
Concepto	Alta dirección	Consejo de Administración	Total	Alta dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.412	-	**1.412**	1.328	-	**1.328**
Dietas	8	119	**127**	37	115	**152**
Planes de pensiones	7	-	**7**	-	-	**-**
Primas de seguros	7	-	**7**	7	-	**7**
Total	**1.434**	**119**	**1.553**	**1.372**	**115**	**1.487**

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2020 se corresponden con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por 1.434 miles de euros por diez puestos de alta dirección y el Presidente-Consejero Delegado (2019: 1.372 miles de euros).

Asimismo, los Administradores y la Alta Dirección no tienen concedidos anticipos o créditos, ni se han asumido obligaciones por cuenta de ellos a título de garantía, ni se han pagado primas de seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados por actos u omisiones en el ejercicio del cargo. Asimismo, la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales Administradores ni la alta dirección de la misma.

Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores de la Sociedad

Durante el ejercicio 2020 y 2019, los Administradores no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

Durante los ejercicios 2020 y 2019 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2020 y 2019 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de Administradores o Directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad.

Situaciones de conflictos de interés de los Administradores

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los Administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2020 ascienden a 29.846 miles de euros (31 de diciembre de 2019: 10.280 miles de euros).

El motivo del incremento del importe de 2020 respecto al año anterior es la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas en varios aeropuertos de la red. Los avales se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa. Los avales garantizan las obligaciones de Aena por el acceso a la red de distribución eléctrica.

Los Administradores no esperan que surjan pasivos adicionales significativos fruto de dichos avales.

36. Hechos posteriores

1. Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena S.M.E, S.A. inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante).

Estas negociaciones, en las que la Compañía ha formulado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, este proceso de negociación ha culminado el 18 de enero de 2021 con la siguiente propuesta realizada por la Compañía a los operadores comerciales de actividades de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, explotaciones comerciales, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA:

-Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 14 de marzo de 2020 (ambos incluidos) se aplicará la renta conforme a lo previsto en los contratos originales, esto es, una RMGA prorrateado por 74 días.

-Para el período comprendido entre el 15 de marzo de 2020 y el 20 de junio de 2020 (ambos incluidos) no se aplicará RMGA.

-Para el período comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 (ambos incluidos) se aplicará una RMGA resultante de aplicar una reducción de un 50% sobre la RMGA prevista en el contrato, prorrateada en los 194 días de este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.

-Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 8 de septiembre de 2021 (ambos incluidos) se aplicará un porcentaje del 50% de la RMGA prorrateada en los días devengados en este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.

-A partir del 9 de septiembre de 2021 (incluido) y hasta la finalización del contrato se reanudarán las condiciones previstas en la redacción original del mismo.

-Si la Compañía, para cumplir medidas impuestas por autoridades sanitarias, se hubiera visto obligada a cerrar algunas zonas de los aeropuertos, está dispuesta, si así se solicita y en el marco del acuerdo que se alcance, a reducir hasta un 100% de la RMGA correspondiente al número de días de cada anualidad en que no hubiera estado operativa la zona en que esté ubicado el local.

Seguirán vigentes el resto de condiciones contractuales, incluyendo la renta variable y la obligación de satisfacer el IBI, los gastos de suministros y otros impuestos y conceptos repercutibles.

Tal como se comunica en dicha carta, la propuesta comercial que ofrece Aena es global e indivisible y exige la formalización del oportuno documento contractual modificativo de los contratos correspondientes. De la misma forma, se comunica a cada arrendatario que en el caso de que no esté de acuerdo con las condiciones ofrecidas o no conteste en el plazo que se le da, Aena procederá a realizar a partir de dicha fecha la facturación de la RMGA del año 2020 y los demás conceptos que correspondan de conformidad con los contratos en vigor.

La última información disponible indica que 72 operadores comerciales han aceptado esta propuesta lo que supone el 52,9% del total de contratos afectados y el 13,2% de las RMGA afectadas.

2.Con fecha 12 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021. En la citada Resolución, la CNMC declara aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena, dado que el IMAAJ de 2021 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

Informe de Gestión Consolidado | 2020

Índice

INTRODUCCIÓN 01

Enfoque del documento 01

Nivel de revisión por auditores externos 03

Materialidad 05

Gestión de grupos de interés 08

2020: UN RETO SIN PRECEDENTES 14

El impacto de la covid-19 en el transporte aéreo y en los aeropuertos que gestiona Aena 15

Los riesgos y su gestión 23

BLOQUE A: Información económica y financiera

1. ASPECTOS CLAVE 01

2. ACTIVIDAD DEL GRUPO 05

2.1 Tráfico de la red de aeropuertos en España 05

2.2 Análisis del tráfico aéreo de pasajeros por aeropuertos y aerolíneas 06

2.3 Presencia internacional 09

2.4 Actividad comercial 12

3. ÁREAS DE NEGOCIO 15

3.1Segmento Aeropuertos 15

3.2 Segmento de servicios inmobiliarios 27

3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) 29

3.4 Segmento internacional 31

4. CUENTA DE RESULTADOS 36

5. INVERSIONES 39

5.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación 41

6. BALANCE 43

6.1 Activo neto y estructura de capital 43

6.2 Evolución de la deuda financiera neta 45

6.3 Periodo medio de pago 48

7. FLUJO DE CAJA 48

8. RIESGOS OPERATIVOS Y FINANCIEROS 50

9. PRINCIPALES LITIGIOS 50

10. EVOLUCIÓN BURSÁTIL 51

11. HECHOS POSTERIORES 52

GOBIERNO CORPORATIVO: RESUMEN EJECUTIVO

ANEXOS

ANEXO I ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

ANEXO II RESUMEN DE COMUNICACIONES REMITIDAS A LA CNMV

ANEXO III INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO

BLOQUE B: Estado de la Información No Financiera (EINF)

1. MODELO DE GOBIERNO SOSTENIBLE 01

1.1 Estructura de capital y organización 02

1.2 Cultura y ética corporativa 13

Sistema de cumplimiento normativo y canal de denuncias 15

Lucha contra la corrupción y fraude 22

Protección de datos 25

Transparencia fiscal 29

Finanzas sostenibles 31

2. COMPROMISO CON EL ENTORNO 32

2.1 Modelo de gestión ambiental sostenible 33

2.2 Aena frente a la emergencia climática 47

2.3 Contaminación 59

2.4 Uso sostenible de los recursos 66

2.5 Protección de la biodiversidad 71

2.6 Residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias 74

3.CONTRIBUCIÓN A LOS ODS/COMPROMISO CON LA SOCIEDAD 77

3.1 Compromiso con el Desarrollo Sostenible y con la comunidad 78

3.2 Inversión en la comunidad 80

3.3 Derechos Humanos 88

4. GESTIÓN SOCIAL DE NUESTRA CADENA DE VALOR 93

4.1 Gestión sostenible de la cadena de valor 98

5. CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL 108

5.1 Empleo, igualdad y diversidad 111

5.2 Relaciones laborales 140

5.3 Salud y seguridad 143

6. SERVICIOS SEGUROS Y DE CALIDAD 158

6.1 Garantía de Seguridad en la prestación de servicios 159

6.2 Vocación de servicio 174

6.3 Mecanismos de reclamación 185

7. INNOVACIÓN 187

SOBRE ESTE INFORME

Referencias a otros apartados del Informe Anual Integrado

Índice de contenidos Ley 11/2018

Índice de contenidos GRI

Informe de contenidos Sustainability Accounting Standards Board (SABS)

INFORME DE VERIFICACIÓN EXTERNA

Enfoque del documento

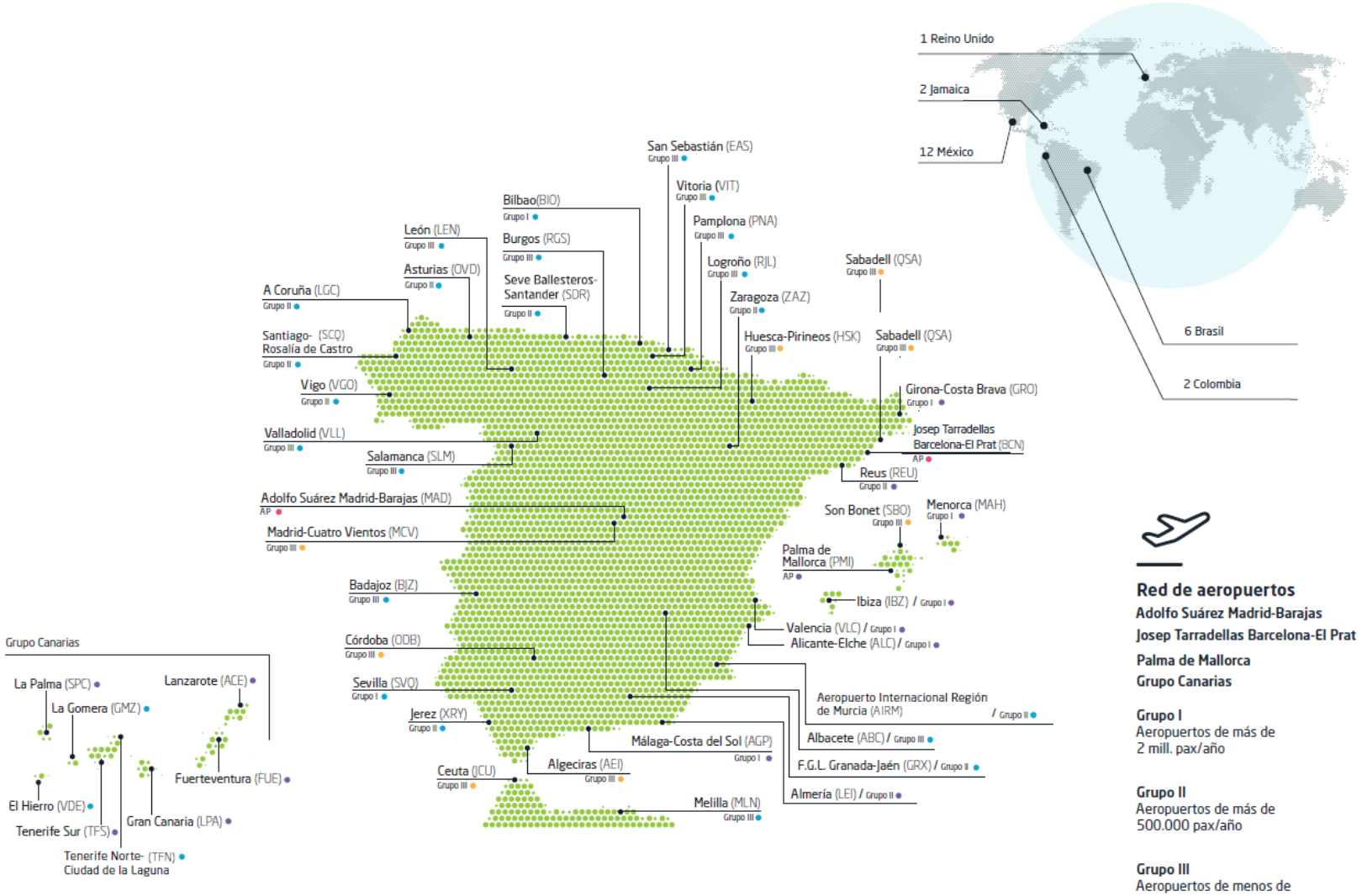
El Informe de Gestión Consolidado relativo a la actividad del Grupo Aena durante el ejercicio 2020 y debe ser entendido en el contexto del ejercicio fiscal, atendiendo a las características del mismo y como respuesta a las expectativas de información relevante para los grupos de interés.

La situación sanitaria surgida a consecuencia de la pandemia de covid-19 es un hecho de relevancia global de tal magnitud que, en línea con el compromiso de Aena con la transparencia, hace necesaria una reflexión y un análisis detallado sobre sus efectos en la actividad de la Compañía. A pesar de la dificultad de prever su evolución y de la incertidumbre actual, con este Informe Aena trata de mostrar cómo la Compañía crea valor a corto, medio y largo plazo. Para presentar esa información de manera veraz, relevante y precisa, de acuerdo con las prácticas de reporte más reconocidas, se complementa la información económica y financiera de la Compañía con el Estado de Información no Financiera y el Informe de gobierno corporativo correspondientes al ejercicio 2020. La página web de la compañía (www.aena.es) ofrece a su vez información detallada adicional sobre los diferentes aspectos relevantes para las distintas partes interesadas.

Según se detalla en la Nota 5 de las Cuentas Anuales Consolidadas, el Grupo desarrolla sus actividades de negocios basándose en los siguientes segmentos: Aeropuertos, Servicios inmobiliarios, Internacional y SCAIRM. El segmento de Aeropuertos recoge las operaciones del Grupo como gestor de su red de aeropuertos en España y en la Información financiera por segmentos de las Cuentas Anuales Consolidadas se identifican en la actividad denominada aeronáutica. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos, que se identifican en la actividad denominada Comercial. El segmento de Servicios inmobiliarios incluye sustancialmente la explotación por el Grupo de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en las terminales. El segmento Internacional se corresponde con la actividad de desarrollo internacional del Grupo, y coincide con las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., que consisten en inversiones en otros gestores aeroportuarios, principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia. El segmento SCAIRM se corresponde con la actividad de la Sociedad “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” que se considera, asimismo, una única unidad generadora de efectivo en sí misma. A 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 operativos así como la información económica de la Sociedad “Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.” se integran con los de la red al exponer la evolución de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios en el presente Informe de Gestión Consolidado.

Red de aeropuertos de Aena

El grupo Aena está conformado por Aena, la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (“SCAIRM”), Aena Internacional, las empresas del Grupo London Luton Airport, así como la Sociedad Concesionaria Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (“Aena Brasil”).



La evolución de los negocios del Grupo se explica en el Informe de gestión consolidado, cuya exposición 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 los apartados 2.1 y 2.2 del capítulo Información económica y financiera se incluye una exposición exhaustiva de la evolución del tráfico en los aeropuertos de la red en España, y en el apartado 2.3 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 apartado 3. 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 operativos así como la información económica de la Sociedad "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." 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.

Estructura del Informe de Gestión Consolidado 2020

El año pasado se realizó una mejora de la estructura del Informe de Gestión Consolidado para proporcionar en un solo documento la información financiera y la no financiera: Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado, en cuyo Apartado 14 se incluía el Estado de Información no Financiera. Además, se publicaban el Informe anual de gobierno corporativo (documento con formato de la CNMV), y la Memoria de Responsabilidad Corporativa.

En 2020, dichos contenidos se agrupan en un solo documento, como secciones del Informe de gestión consolidado, disponibles en los siguientes apartados:

- **"*2020: un reto sin precedentes*",** que ofrece una visión transversal sobre el impacto de la pandemia - covid-19- en el transporte aéreo y en los aeropuertos que gestiona Aena, los riesgos y su gestión.
- Bloque A: ***"Información económica y financiera"***
- Bloque B: **"*Estado de la Información no Financiera*" (EINF),** que incluye la información exigida por la Ley 11/2018 en materia de información no financiera y diversidad, junto con la información más relevante contenida en la tradicional Memoria de Responsabilidad Corporativa.

  Para dar respuesta a algunas de las cuestiones incluidas dentro del alcance del EINF y evitar duplicidades sobre aspectos que se detallan en otros apartados (en concreto, el presente capítulo, así como en **"*2020: un reto sin precedentes*"),** en la tabla de correspondencias, se incluye breve mención a dichas cuestiones así como referencia al capítulo en el que se desarrollan.
- **"Gobierno Corporativo": Resumen Ejecutivo,** que ofrece una visión general del contenido que se detalla en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.
- **Anexos**
  - Estados Financieros consolidados.
  - Resumen de comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.
  - Informe Anual de Gobierno Corporativo (documento con formato de la CNMV).

Este formato presenta la información de una forma más clara, e integra la información financiera y la relacionada con los aspectos ambientales, sociales y de gobierno corporativo (conocidos como aspectos ASG, o ESG, por sus siglas en inglés), lo que facilita su comprensión, evita las reiteraciones y, al mismo tiempo, mejora y amplía el nivel de divulgación y transparencia.

Nivel de revisión por los auditores externos

El contenido del Informe de gestión consolidado 2020 ha sido sometido, tal y como exige la legislación vigente, a diferentes niveles de revisión por parte de auditores y verificadores externos, con sus correspondientes grados de aseguramiento. Los diferentes niveles de revisión se pueden resumir como sigue:

- KPMG, Auditores, S.L. ha comprobado que el Estado de la Información no Financiera consolidado y determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, a los que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas, se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable. 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. Ver 'Otra 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 2020, que se incluye anexado al apartado F del Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena S.M.E, S.A. de 31 de diciembre de 2020.

- Deloitte, S.L. ha emitido un informe de verificación con un ámbito de revisión limitado sobre los contenidos en materia de información no financiera y diversidad requeridos por la Ley 11/2018 e incluidos en este informe de gestión consolidado. Dicho Informe se incluye como 'Informe de verificación independiente" dentro de la sección B. Estado de la información no financiera'.

Respecto a previsiones y estimaciones actualmente es difícil anticipar en qué momento se verá la recuperación en el tráfico. El contenido del Informe de gestión consolidado 2020 no recoge previsiones ni en términos de pasajeros ni de estimación de resultados.

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.

Materialidad

El análisis de materialidad 2020 supone una actualización de los asuntos identificados en el ejercicio anterior, mediante el análisis de la presencia de Aena en fuentes externas, la identificación y caracterización de los grupos de interés implicados, la elaboración de un “termómetro de temas materiales” - tomando como referencia el modelo de Mitchell[1]-, evaluando la relevancia de los grupos en función de su poder, su legitimidad y la urgencia de sus demandas, y proceder a su reformulación, para adaptarlo al contexto 2020.

Desde la perspectiva externa, han sido revisados:

- Fuentes públicas y organismos internacionales de referencia para identificar las principales tendencias y retos que afectan al sector (Congreso de los Diputados de España, CNMV, Parlamento Europeo, Comisión Europea, ACI y CEOE, artículos del Real Instituto Elcano, World Economic Forum, Forética, APD, Edelman Trust Barometer).
- Tendencias y principales aspectos evaluados por los inversores y agencias de calificación ESG en materia financiera y extra-financiera, incluyendo los estándares de presentación de informes más reconocidos (principalmente GRI, SASB, Pacto Mundial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas).
- Informes de presencia de la Compañía en redes sociales, quejas aparecidas en Twitter y Facebook 2020, información publicada por organismos públicos organizaciones de referencia: cartas de BlackRock a gestores, empresas y CEOs (2020), Junta de Accionistas de Aena 2020 y notas de prensa y noticias consultadas en periódicos digitales sobre la Compañía.

Desde la perspectiva interna, se han considerado los resultados del análisis realizado en 2019 a distintas áreas de la Compañía, en cuanto a su percepción sobre la relevancia de las distintas tendencias reconocidas y la identificación de los principales riesgos, adecuándolas al contexto derivado de la pandemia de la covid-19 y su relevancia para los distintos asuntos en función de las fortalezas del Grupo y el impacto en la gestión que estos pueden tener.

Como conclusión, se actualiza la relación de temas relevantes en 2019 adaptándolas al contexto 2020, incorporando las siguientes cuestiones:

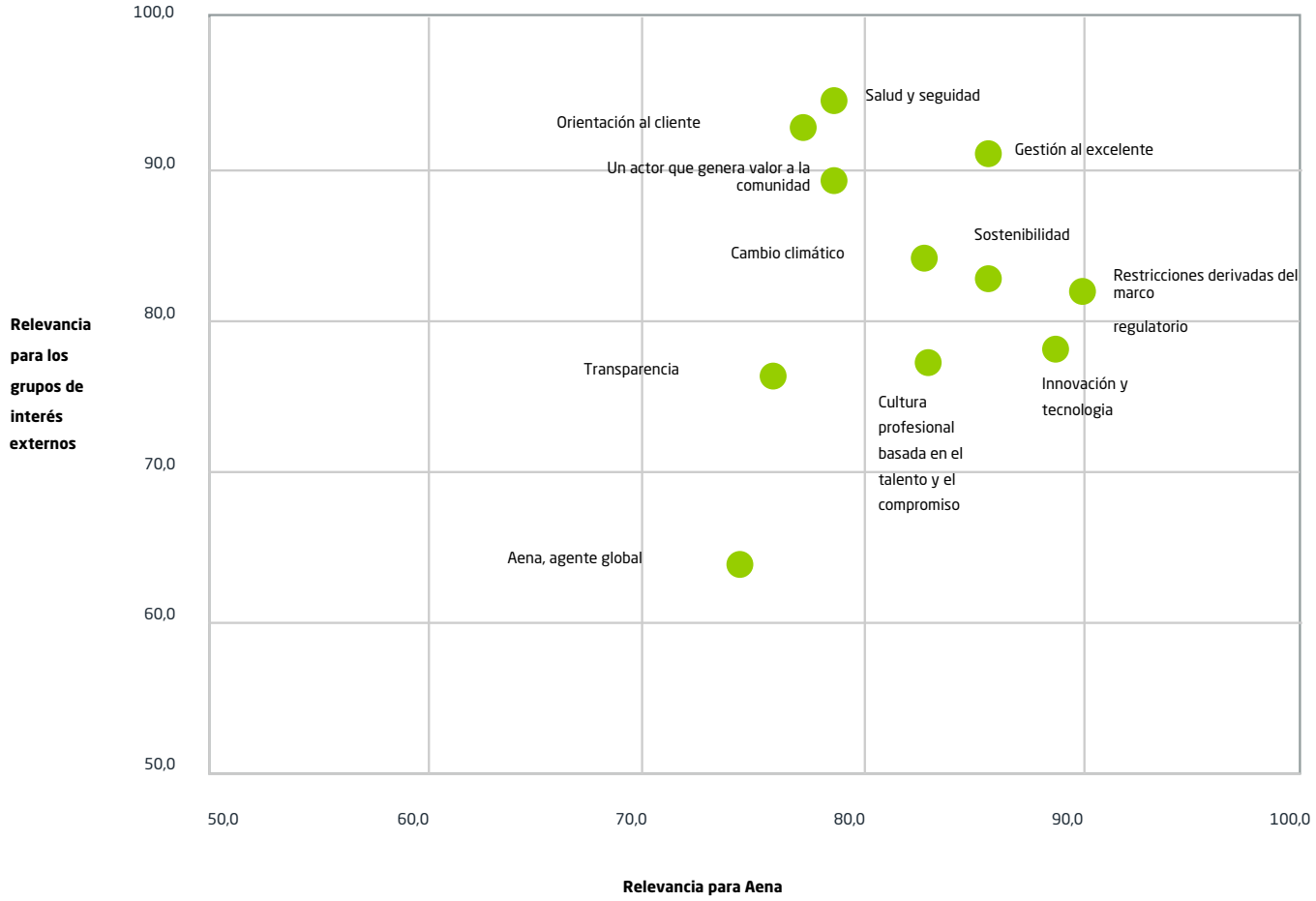
- Refuerzo, en todas las definiciones, de los temas más transversales: la orientación al cliente, la sostenibilidad y las consideraciones ambientales, la gestión del talento, la cultura de seguridad desde una visión más amplia incorporando el contexto de emergencia sanitaria, y exposición del negocio a los riesgos del entorno tecnológico (ciberseguridad); presencia de la innovación y la tecnología en todos los procesos.
- Inclusión de la perspectiva ODS y la contribución social en el contexto de la emergencia sanitaria a todos los niveles: gestión de riesgos u oportunidades, gobierno, alianzas, seguridad, solidaridad, etc.

Para elaborar la matriz de temas materiales, que se presenta a continuación se ha partido de las puntuaciones atribuidas a los diferentes asuntos en el análisis correspondiente al año 2019, resultado de la consulta a las unidades

[1] R. K. Mitchell, B. A. Agle y D. J. Wood, 1997. “Toward a Theory of Stakeholder Identification and Salience: Defining the Principle of Who and What Really Counts”.

de negocio de Aena. Estas puntuaciones se han actualizado con el análisis de fuentes externas realizado en 2020. Se ha realizado primero una agrupación por temas de la información contenida en las fuentes consultadas, asociando cada pieza a un tema y un grupo de interés concreto. Con ello se obtiene una clasificación de los temas en función de su frecuencia y de la importancia (media, alta o muy alta) que cada grupo de interés concernido tiene para la Compañía. Esta relación se ha refinado posterior-mente para mejorar su congruencia con las tendencias glo-bales a finales de 2020, incrementando la puntuación de los temas mencionados en el Global Risk Report del World Economic Forum, el Informe de Forética sobre escenarios post covid-19, el barómetro de confianza de Edelman 2021 y el Observatorio APD nº 2 sobre Transformación sosteni-ble.

Como resultado del proceso, se han renombrado y agrupado, respecto de 2019, algunos de los temas, derivando así la siguiente matriz de materialidad:



Temas materiales para Aena

Aspecto material Aena	¿Por qué es material?	Ejemplos de algunos asuntos contemplados
Orientación al cliente	La búsqueda de la excelencia en Aena lleva implícita la prestación de todos los servicios con la máxima calidad, excelencia e innovación. La Compañía pone el foco en el cliente, para que su paso por los aeropuertos sea una experiencia positiva, donde se combinen los máximos requerimientos de calidad y seguridad, con los medios y tecnologías más avanzadas para reducir las esperas o mejorar sus condiciones.	• Tendencias de futuro • Factores geopolíticos • Situación económica • Salud y seguridad de los clientes • Proveedores • Modelo de negocio • Mecanismos de reclamación
Salud y seguridad	La seguridad es una prioridad en los aeropuertos de todo el mundo. Para poder prevenir situaciones de riesgo, se deben evaluar de manera continua posibles contingencias que puedan afectar al normal desarrollo de las actividades y disponer de mecanismos, medidas y recursos humanos y materiales enfocados a garantizar la Seguridad Aeroportuaria, Operacional y de la Información en consonancia con la normativa nacional e internacional aplicable. Asimismo, la cada vez mayor digitalización de procesos expone a la Compañía a riesgos emergentes en materia de ciberseguridad. Fortalecer los mecanismos y protocolos de seguridad informática es imprescindible para una empresa como Aena, para la que prima la protección integral de todos (empleados, empresas externas, usuarios en general, etc). En 2020, a raíz de la emergencia sanitaria, cobra también especial relevancia el concepto de Seguridad Sanitaria, enfocada a minimizar el riesgo de contagio, promoviendo y preservando la salud de toda la sociedad.	• Factores geopolíticos • Factores regulatorios • Modelo de negocio • Gestión de riesgos • Relaciones con los grupos de interés • Salud y seguridad de los clientes
Cambio climático	La urgencia por atajar la crisis sanitaria no ha desviado la preocupación a nivel mundial por el cambio climático y sus consecuencias, y desde las principales instituciones se aboga por orquestar una recuperación económica que permita abordar a la vez las consecuencias negativas de ambas situaciones: pandemia y lucha contra el cambio climático. Aena define su nueva hoja de ruta consciente de que la recuperación solo puede ser verde, y apuesta por la sostenibilidad, la protección del entorno, la descarbonización y la emergencia climática como asuntos claves en su gestión, poniendo los medios para que todos los grupos con los que se relaciona avancen en este ámbito y multiplicando, con ello, el impacto de sus decisiones, al implicar a clientes, proveedores y colaboradores. La Compañía desarrolla e implementa políticas, estrategias y procedimientos, tomando como referencia, entre otros, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las Recomendaciones del TCFD, los Principios del Pacto Mundial, y los objetivos ambientales marcados a nivel nacional e internacional.	• Lucha contra el cambio climático • Consumo energético
Sostenibilidad	Los Objetivos de Desarrollo Sostenible, los Principios del Pacto Mundial, y los objetivos ambientales marcados a nivel nacional e internacional definen asimismo la hoja de ruta de Aena para asegurar que la sostenibilidad se encuentra plenamente integrada en el modelo de negocio y garantizar la creación de valor compartido en el entorno en el que opera y la sociedad en su conjunto.	• Impacto en las comunidades locales • Relaciones con los grupos de interés • Consumo eficiente de recursos • Biodiversidad • Gestión de los recursos humanos, talento
Innovación y tecnología	La gestión de los aeropuertos está directamente relacionada con el uso de tecnologías punteras y el desarrollo de soluciones específicas para todos los retos de la actividad de Aena, tanto en materia de gestión interna, como en ámbitos relacionados con el cliente o el accionista. De manera continua la compañía trabaja para mejorar procesos y herramientas, abiertos a la colaboración con grupos internos y externos, asegurando un servicio seguro y de calidad.	• Relaciones con los grupos de interés • Consumo eficiente de recursos

Temas materiales para Aena

Aspecto material Aena	¿Por qué es material?	Ejemplos de algunos asuntos contemplados
Gestión excelente	La pervivencia de la empresa pasa por la obtención de umbrales de rentabilidad suficientes para atender sus necesidades operacionales y satisfacer los intereses de todos sus propietarios, tanto las instituciones públicas como los accionistas privados. La Compañía pone todos sus esfuerzos para garantizar el mejor de los servicios, al tiempo que vela por la obtención de los mejores resultados económicos. Aena concibe la confianza como un pilar imprescindible para el mantenimiento del negocio, sustentado en la eficiencia, la calidad y la transparencia, dirigidas a todos los grupos de interés. Para ello, la Compañía pone a su disposición diferentes canales de comunicación tratados con el máximo rigor y abiertos al diálogo.	• Factores geopolíticos • Situación económica • Proveedores • Modelo de negocio • Gestión de riesgos • Factores regulatorios • Relaciones con los grupos de interés
Cultura profesional basada en el talento y el compromiso	La relevancia social y económica de las actividades que lleva a cabo Aena requiere del mejor talento, y de contar con equipos motivados y comprometidos con un proyecto común, construido con las aportaciones de todos y sustentado en la vocación de servicio público. Ante la gravedad de la crisis ocasionada por la pandemia, la Compañía ha volcado sus esfuerzos para garantizar la salud y seguridad –física y emocional- de los trabajadores, promover la igualdad, la conciliación, y minimizar el impacto de la pandemia en todos sus profesionales. La gestión del "talento", ha constituido igualmente una prioridad y un pilar básico para la gestión y desempeño de la organización en el que el bienestar de los empleados ha resultado prioritario.	• Igualdad • Gestión del talento • Formación • Empleo • Organización del trabajo • Diálogo social • Derechos Humanos y laborales
Un actor que genera valor a la comunidad	Las grandes infraestructuras se conciben para mejorar la vida de las personas. Su gestión óptima implica considerar, además de factores operacionales, las implicaciones para el desarrollo sostenible y las expectativas de los grupos externos, así como favorecer sinergias y alianzas que multipliquen los impactos positivos de las operaciones y contribuyan a cimentar la confianza que los grupos de interés depositan en la Compañía.	• Diálogo con grupos de interés • Relación con las comunidades locales • Acción social • Proveedores • Derechos Humanos
Restricciones derivadas del marco regulatorio	Aena, como sociedad mercantil estatal configurada como sociedad anónima, puede estar expuesta a ciertas limitaciones por su estatus jurídico (por ejemplo, en la contratación de personal, en los procesos de licitación, o el desarrollo organizativo), que podrían suponer una desventaja competitiva frente a otras sociedades cotizadas privadas, dificultando dar respuesta frente a nuevos retos y oportunidades. No obstante, Aena mantiene un estricto y puntual cumplimiento de la creciente normativa referida a sus actividades y características, cumpliendo de forma óptima con los mandatos recibidos de sus accionistas y colaborando con las diferentes instancias en el diseño y operación de infraestructuras resilientes y eficaces.	• Modelo de negocio • Entorno regulatorio • Gestión de riesgos
Transparencia	Concebimos la transparencia como un pilar imprescindible de la confianza que depositan en nosotros todos nuestros grupos de interés. Para ello, ponemos a su disposición diferentes canales de comunicación tratados con el máximo rigor y abiertos al diálogo.	• Factores regulatorios • Relaciones con los grupos de interés • Proveedores • Modelo de negocio • Gestión de riesgos
Aena, agente global	La vocación de Aena de expandir su modelo de excelencia operacional tiene su ámbito natural en aeropuertos situados fuera de España, con otras pautas de negocio y, muchas veces, en diferentes momentos del ciclo económico. La Compañía diversifica así los riesgos y aprovecha al máximo las oportunidades de sus capacidades de gestión, en función de la participación en cada entidad, sin eludir sus responsabilidades como miembro activo y relevante de las diferentes comunidades.	• Situación económica • Factores geopolíticos • Relaciones con los grupos de interés • Modelo de negocio • Gestión de riesgos

Relación y diálogo con grupos de interés

Conocer las expectativas de los grupos de interés es fundamental para Aena, y constituye un elemento esencial para establecer objetivos, crear valor a largo plazo y contribuir a los Objetivos de Desarrollo 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

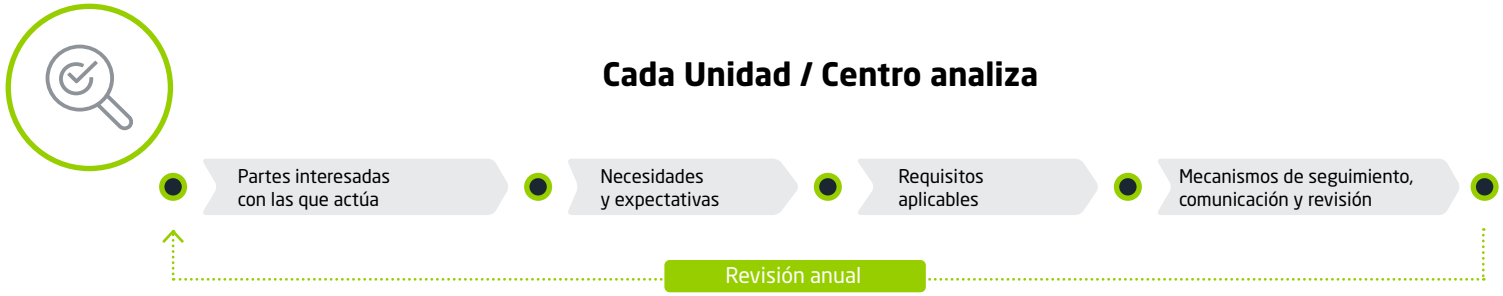
A través de la Política de Responsabilidad Corporativa, el Código de Conducta y la Política de Comunicación se formalizan los principios sobre los que la Compañía basa la relación con sus grupos de interés, que reflejan la importancia de aplicar mecanismos que contribuyan a establecer y mantener canales efectivos de comunicación, participación y diálogo, basando la asunción de compromisos en valores como la transparencia, oportunidad, relevancia y corresponsabilidad.

El Sistema de Gestión Integrado (SGI) recoge el proceso a seguir para conocer las necesidades y expectativas de los grupos de interés, así como la materialización de los requerimientos y el uso de herramientas para la evaluación del cumplimiento. En este proceso está implicada cada unidad/ centro de Aena, realizando un análisis particularizado de las partes interesadas con las que interactúa y de los métodos establecidos para el seguimiento y revisión.

Con carácter anual, en la Revisión del SGI por la Dirección se analizan los posibles cambios que pudieran existir en las necesidades y expectativas de los grupos de interés, y se evalúa el grado de satisfacción de cara a mejorar los servicios prestados y poder adaptarlos a las mismas.

En la última revisión de la matriz de partes interesadas, auditada por Aenor en el marco de la norma ISO 9001:2015, la Compañía ha identificado 26 colectivos diferentes que pueden influir o a los que afectan las decisiones de Aena. A efectos de este informe, esos colectivos han sido agru-pados en 10 categorías.

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



Comunicación de Aena con sus grupos de interés

Principales grupos de interés	Herramientas para comunicarnos			Expectativas	
Pasajeros (low cost, seniors, business, en familia, ocio, etc)	• Seguimiento y gestión de RQS • Análisis periódico encuestas ASQ • Encuestas EMMA	• Seguimiento de indicadores de procesos • Indicadores DORA • Dispositivos "HappyorNot"	**Web**	• Ausencia de costes sobrevenidos • Buena relación calidad/precio • Excelencia en el servicio • Oferta comercial y de restauración • Eficiencia, atención y amabilidad del personal	• Ventajas en servicios • Tiempo de espera mínimo • Instalaciones cómodas y limpias • Puntos de recarga, wifi • Precios competitivos y descuentos
Compañías aéreas (bajo coste y tradicionales)	• Encuestas a compañías • Contacto directo/ reuniones • Indicadores asociados a procesos con compañías	• Asistencia a foros y conferencias especializadas • Comité de usuarios • Grupos de trabajo	**Redes**	• Procedimientos de trabajo eficientes y coordinados • Calidad del servicio • Colaboración activa • Información operativa y de análisis de mercados potenciales	• Incentivos y descuentos • Prioridades operativas • Ayuda a movilidad del pasajero • Embarque biométrico • Seguimiento de equipaje • Facilidades e iniciativas
Empleados y otras unidades	• 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	**Prensa**	• Reconocimiento • Desarrollo profesional • Transparencia y ética • Facilidad para aportar ideas	• Contribución social • Pautas claras de actuación • Proactividad
Administración Pública, Entes reguladores y otros organismos (Enaire, Aemet)	• 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 • Ponencias	**Alianzas**	• Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento • Reuniones/ Comités específicos por centro	• Comité Nacional de Seguridad • Simulacros • Auditorías de AESA e interna • Comité de Emergencia
Ministerio de defensa, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Protección Civil y otros servicios de emergencias	• Comité especializados (emergencia; Nacional de Seguridad; Simulacros; etc) • Reuniones	• Comité Auditorías de AESA e internas • Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento Reuniones		• Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento • Reuniones/ Comités específicos por centro	• Comité Nacional de Seguridad • Simulacros • Auditorías de AESA e interna • Comité de Emergencia

Objetivos comunes

Comunicación de Aena con sus grupos de interés

Principales grupos de interés	Herramientas para comunicarnos	Expectativas
Sociedad, Comunidades locales/Empresas colindantes/ ONG/ Asociaciones	• Comisiones y comités • Información pública • Seguimiento y gestión de RQS • Reuniones • Grupos de trabajo • Comités intersectoriales	**EINF y otros informes** • Comisiones de los Planes de Aislamiento Acústico • Información pública de planes, proyectos, mapas estratégicos de ruido • Seguimiento y gestión de RQS • Reuniones con empresas y asociaciones • Grupos de trabajo • Consultas e información pública de planes y proyectos • Comités intersectoriales
Inversores y accionistas	• Reuniones • Junta general • Información pública • Comunicaciones a la CNMV • Canales de contacto de relación con Inversores	**Diálogo** • Reuniones del Consejo de Administración • Asamblea anual de accionistas • Publicación de resultados • Sistema de Control Interno de la Información Financiera • Sistema de Gestión de Riesgos • Auditorías internas y externas
Medios de comunicación	• Reuniones • Seguimiento y gestión de RQS • Seguimiento de noticias en los medios	• Reuniones con medios de comunicación • Seguimiento y gestión de RQS de los medios de comunicación • Seguimiento de noticias en los medios
Proveedores **Socios prestadores de servicios y otros arrendatarios** **Empresas de carga** **Touroperadores**	• 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 especializadas	**Comisión de Nombramientos y Retribuciones** • 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
Aviación general	• Comité de usuarios • Contacto directo/ reuniones • Grupos de trabajo	**Consejo de Administración** • Comité de usuarios • Contacto directo/ reuniones • Grupos de trabajo

Objetivos comunes

Comunicación y transparencia

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 Compañía y las redes sociales.

Los servicios comerciales que Aena presta a sus distintos usuarios, tanto a los pasajeros, como a los acompañantes y empleados, se adaptan a los perfiles de los mismos. Esta oferta comercial presenta una variada y atractiva tipología de conceptos, tanto locales como internacionales.

Según la encuesta realizada para analizar la percepción general de los trabajadores sobre la comunicación interna durante el confinamiento, más de la mitad de los encuestados consideró que Aena ha informado bastante, y el 71% considera que la transparencia fue bastante o mucha

Web corporativa e intranet

A través del portal del **Servicio telemático**, 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.

Principal reflejo del compromiso de la Compañía con la información, el diálogo y la transparencia.

En la web se dispone de toda la información para usuarios en general, así como los detalles del negocio y su evolución. Asimismo, se da respuesta a los diferentes grupos de interés, contiene secciones específicas en las que se puede encontrar información más detallada de acuerdo a las necesidades planteadas. Entre otros:

Algunas secciones específicas

- **Portal de accionistas e inversores,** con el detalle sobre la evolución financiera y el gobierno corporativo sostenible en la empresa.
- **Información corporativa.**
- **Sección de responsabilidad Corporativa y de medioambiente,** precisando principales datos y mecanismos de gestión en lo que respecta el desempeño ESG de Aena.
- **Contratación y empresas,** con información básica y enlaces para redirigir a los portales de contratación.
- **Información para usuarios y aerolíneas** en general.
- **Portal de empleo,** con el detalle de los procesos de reclutamiento.
- **Portal de servicio telemático** para la tramitación telemática de cualquier sugerencia de mejora, queja o reclamación por parte de los grupos de interés.

Covid-19: comunicación y transparencia

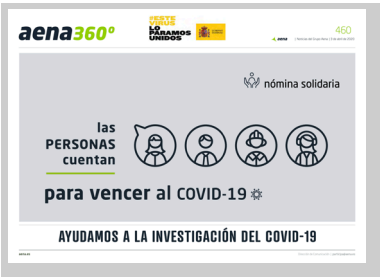
Con motivo de la covid-19, la Compañía ha realizado un **importante esfuerzo en materia de comunicación y transparencia,** adaptando su página web para aportar en todo momento información de utilidad a los usuarios de los aeropuertos, incluyendo pasajeros, compañías aéreas, operadores comerciales, arrendatarios, empleados, etc.

Externa

Asimismo, se han creado landing pages específicas para detallar el despliegue de Aena frente a la covid-19, con las medidas concretas adoptadas, información a tener en cuenta por parte de los usuarios antes de viajar y en su transcurso por el aeropuerto, detalle de la Situación actualizada de los aeropuertos de Aena, etc

Interna

Este esfuerzo también se ha realizado a nivel interno aumentando así la frecuencia en la comunicación con los empleados de la organización y utilizando nuevos canales para ello (boletines, encuentros con el equipo directivo, correos electrónicos, intranet, etc.).



Casi **17M** de visitas a la web de Aena (España y Brasil).

65 publicaciones internas (Aena 360º) solo durante el periodo de alarma,valoradas en la encuesta de percepción realizada a los empleados con una nota superior a 4 sobre 5 por casi el 75% de los empleados.

Cerca de **200** preguntas recibidas en el encuentro virtual con el Presidente y la directora de RRHH abierta a todos los em-pleados, recibiendo una valoración superior a 4 sobre 5 por casi el 67% de los empleados en la encuesta de percepción realizada a los empleados.

Casi **10** comunicaciones directas a los empleados (cartas) del Presidente informando de la situación de la Compañía y las afecciones de la emergencia sanitaria.

Redes sociales

Permiten a la Compañía tener un feedback continuo con sus grupos de interés e impulsa aquellos aspectos que suscitan mayor interés a los usuarios.

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.

En 2020 las redes sociales se han convertido en una herramienta fundamental para Aena, transmitiendo en tiempo real el estado de los aeropuertos y actuando como altavoces de las necesidades de los grupos de interés, dando de esta forma respuesta a todas las cuestiones en tiempo real:

Casi **440k** interacciones con los usuarios en redes.

Más de **1,4 M** reproducciones de los vídeos en Youtube.

Casi **100k** seguidores en redes sociales.

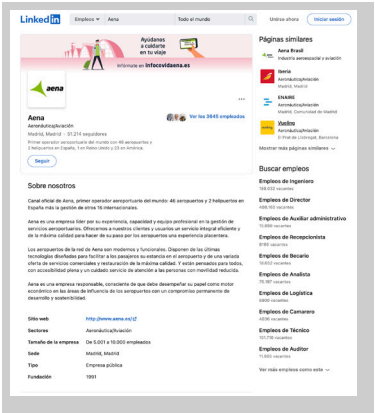
Durante el primer estado de alarma (marzo-junio) en Twitter, que fue el principal canal de comunicación de Aena, se tuvieron más de **5,2 millones de impresiones,** y fueron registrados **más de 14.800 clics** en los enlaces, más de **4.800 retuits** y más de **12.700 me gusta.**

Perfiles de Aena

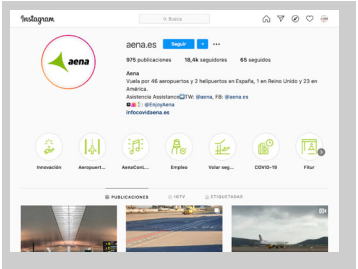
↗ Facebook Aena

↗ Twitter

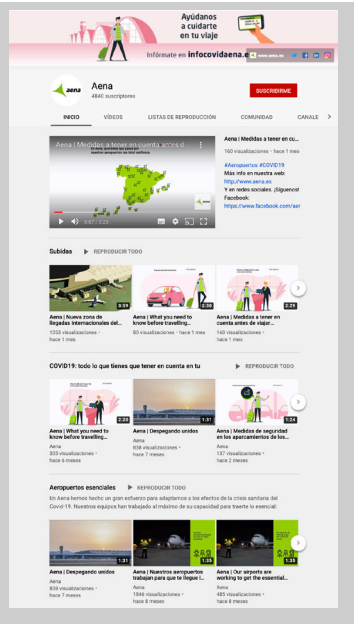
↗ Linkedin



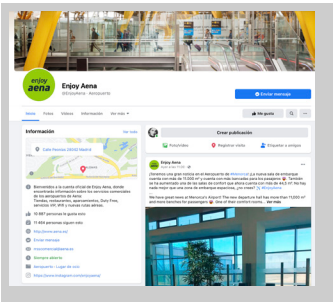
↗ Instagram



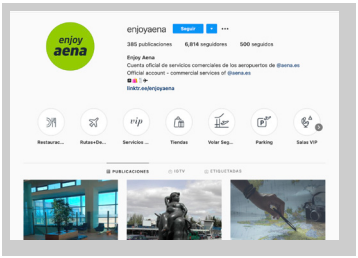
↗ Youtube



↗ Enjoy Aena Facebook



↗ Enjoy Aena Instagram



2020: un reto sin precedentes

Hitos

ENERO

- Inicio de las operaciones de Aena en los aeropuertos de Juazeiro do Norte-Orlando Bezerra de Menezes y Campina Grande-Presidente João Suassuna.
- Aena lanza, entre sus empleados, la tercera convocatoria de los premios Innova.

FEBRERO

- La Compañía pone en marcha un nuevo portal del empleado.
- La Compañía presenta los resultados de 2019, con el mejor registro de su historia, un total de:

275M DE PASAJEROS

MARZO

- Aena concluye con éxito el comienzo de la gestión **6** AEROPUERTOS EN BRASIL
- Con fecha 1 de marzo entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2020.
- Estalla la crisis sanitaria debido a la irrupción de la covid-19 y comienza en España uno de los confinamientos más duros de Europa. Gran parte de los empleados de la Compañía comienzan a teletrabajar desde sus casas.
- Aena refuerzan los canales de comunicación con sus empleados.

ABRIL

- Aena se convierte en una parte esencial para el transporte de mercancías.
- Se produce la donación de **2** MILLONES € por parte de la Compañía al CSIC para la investigación de la covid-19.
- Aena lanza la INICIATIVA 'NÓMINA SOLIDARIA' para recaudar fondos para el CSIC. Se recaudan más de 100.000 euros, en más de 2.500 aportaciones.
- Nace el GRO (Grupo de Recuperación Operativa) para la identificación de procesos aeroportuarios seguros.

MAYO

- Aena refuerza su LIQUIDEZ para hacer frente a la crisis de la covid-19 (2.000 millones euros).
- Aena asume el coste de las tarifas aeroportuarias de aquellas aeronaves que han comunicado el transporte de material sanitario.
- Aena se suma a la iniciativa de Vueling e Iberia haciéndose cargo de las tarifas aeroportuarias 25.000 billetes dobles que las aerolíneas regalan al personal sanitario.

JUNIO

- Aena lanza 'DESPEGANDO RECURSOS', con el objetivo de cuidar el bienestar emocional.
- El Consejo de Administración de Aena decide dejar sin efecto la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019 y pospone la Junta de Accionistas.
- El ministro de Sanidad, el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el presidente de Aena y el director del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas supervisan las medidas de seguridad antes de la apertura de fronteras y la llegada de los primeros vuelos.

JULIO

- Aena lanza AENA VENTURES, una aceleradora en busca de startups

SEPTIEMBRE

- Aena lanza Aena maps, una plataforma de guiado para el interior de sus aeropuertos.
- Aena realiza entre sus trabajadores, de manera voluntaria, diferentes pruebas diagnósticas de la covid-19, para contribuir a la reincorporación a sus puestos de trabajo con las máximas garantías.

OCTUBRE

- Aena celebra su Junta General de Accionistas de forma telemática.
- Durante los meses de octubre a diciembre se desarrolla el proceso de consulta sobre las tasas aeroportuarias 2021.

NOVIEMBRE

- Vocento premia a Aena por su compromiso con la DIVERSIDAD DE GÉNERO Y LA IGUALDAD.
- El Aeropuerto de Recife recibe el Sello de Turismo Seguro de la Secretaría de Turismo de Pernambuco, por sus esfuerzos para cumplir con los protocolos de seguridad contra la covid-19 durante los últimos meses.

DICIEMBRE

- El año cierra con:

+72% CAÍDA DEL TRÁFICO

- El 22 de diciembre tiene lugar la primera reunión con la cual se inicia el proceso de consulta del DORA 2022-2026.

El año 2019 fue un año excelente para Aena, lográndose unos resultados récord, tanto económicos como de actividad. La solvencia financiera, la solidez de los principales indicadores económicos, y la consolidación de la privilegiada posición de la Compañía en el ámbito del sector aeroportuario mundial alcanzada hasta ese momento, se ha visto superada por la difícil situación originada por la emergencia sanitaria mundial producida por la covid-19 en el mes de marzo. El impacto de la pandemia a nivel global en la actividad del sector turístico y del transporte aéreo, íntimamente ligados entre sí, su evolución y la extensión geográfica de la epidemia de coronavirus ha provocado una marcada caída de la actividad económica que ha afectado gravemente a prácticamente todos los sectores de actividad y que ha provocado la caída de los principales indicadores económicos a nivel mundial.

En 2020 la actividad de las compañías del Grupo Aena y la evolución de sus negocios se ha visto afectada por las restricciones a la movilidad vigentes tanto en España como en el resto del mundo desde el mes de marzo para evitar la propagación de la covid-19.

El impacto de la covid-19 en el transporte aéreo y en los aeropuertos que gestiona Aena

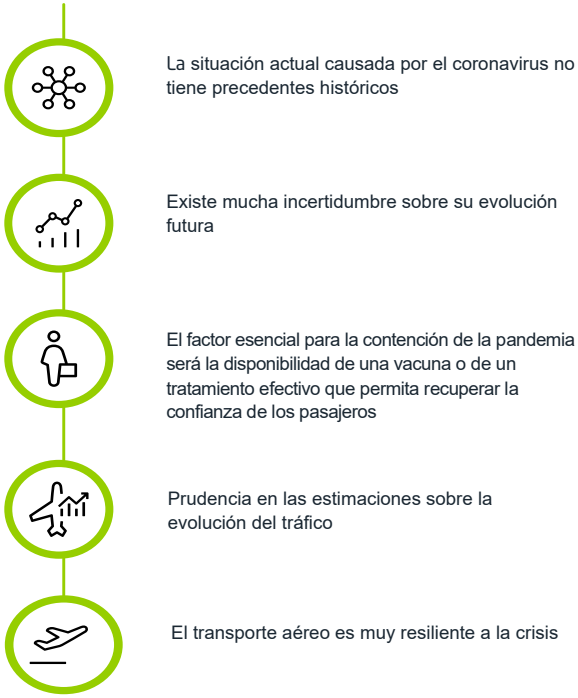
La situación provocada por el coronavirus y su profundo impacto en el sector aéreo a nivel mundial, no sólo en España, no tiene precedentes históricos desde la Segunda Guerra Mundial. El tráfico aéreo siempre ha tenido una tendencia creciente (duplicándose cada 15-20 años), a pesar de los distintos acontecimientos que han afectado temporalmente, en mayor o menor medida, a su comportamiento, como el 11S de 2001 o la crisis financiera de 2008, e incluso otras pandemias como el SARS de 2003 o la gripe aviar, cuyo impacto en este sector fue más limitado geográficamente que la actual enfermedad.

Sin embargo, los principales Organismos aeronáuticos internacionales (OACI, IATA y ACI, principalmente) alertan que el impacto a corto y medio plazo en el tráfico aéreo a nivel mundial debido a la pandemia de la covid-19, provocará una caída en el volumen de pasajeros global nunca vista. Según las proyecciones de EUROCONTROL de enero de 2021 relativas al número de operaciones, durante 2021 sólo se recuperará hasta el 51% del volumen de tráfico europeo de 2019, acelerándose a partir del verano. El tráfico solo volvería al 92% de los niveles de 2019 en 2024, y las cifras se recuperarían por completo en 2026. Por su parte, ACI Europa, también en el mes de enero de 2021 ha rebajado su previsión de tráfico de pasajeros para 2021 en los aeropuertos europeos al -56% del nivel de 2019 (caso base) frente al -43% de su previsión anterior.

Para el largo plazo, existe mucha incertidumbre en lo que se refiere a la recuperación de los niveles de tráfico registrados en 2019, que estos Organismos no prevén para Europa antes de 2026. La duración de esta recuperación dependerá principalmente del grado de transmisión de la enfermedad y de la capacidad para controlarla (otros factores que afectan a la recuperación del tráfico a mencionar son la disponibilidad y alcance de la vacuna y las restricciones a la movilidad que directamente afectan a la recuperación del tráfico). Si en condiciones normales, el “driver” principal para valorar la tendencia del tráfico aéreo es la evolución económica y, por tanto, el comportamiento del PIB, en la actualidad este paradigma ha cambiado, la pandemia se ha convertido en el elemento fundamental que condicionará el nivel de recuperación del sector.

Esta misma situación se traslada al crecimiento de la economía española en 2020. Su debilitamiento se ha

Incidencia de la pandemia



debido, fundamentalmente, a un empeoramiento del consumo interno y a su propia estructura, con gran dependencia del sector servicios y del turismo, precisamente los más golpeados por la crisis sanitaria que estamos viviendo, lo que ha provocado que el sector del transporte aéreo, que es estratégico para España por su impacto económico y social, así como por su íntima relación con el turismo, se resienta también de forma significativa.

Los principales indicadores macroeconómicos apuntan a una recuperación más lenta de la prevista inicialmente. Así, las últimas estimaciones del Gobierno de España indican que en 2020 se ha producido un descenso del PIB del 11,2% (en 2019 el PIB fue del 2,0%).

En lo que respecta al turismo, con datos de enero a agosto de 2020, tan sólo han llegado a España 15,7 millones de turistas internacionales frente a 58,1 millones que lo hicieron en el mismo periodo del año pasado (un 73% menos), de los cuales el 75,3% lo hicieron utilizando nuestros aeropuertos. Esta circunstancia no es exclusiva de España y ha afectado a todos los países de nuestro entorno de manera muy similar (como, por ejemplo, ha sucedido en los países mediterráneos que compiten por atraer el turismo como Grecia, Portugal, Turquía, Túnez o Italia, que han registrado unos niveles similares de actividad).

El comportamiento de los aeropuertos de Luton y de Brasil ha sido similar, aunque la evolución del tráfico ha sido diferente dependiendo de las regiones y su tipo de operativa. El Aeropuerto de Londres Luton ha perdido 12,5 millones de pasajeros en el año 2020 que representa una caída interanual del 69,6%.

Por lo que se refiere a los Aeroportos do Nordeste do Brasil, ubicados en la parte oriental del continente, si bien se vieron gravemente afectados al inicio de pandemia (han perdido 6,1 millones de pasajeros en 2020, lo que supone una caída interanual del 44,0%), se han visto favorecidos por el comportamiento del tráfico doméstico.

Ante esta situación, durante 2020 la prioridad ha sido potenciar su actividad de servicio público, afrontando con la mayor fortaleza y estabilidad los retos de la difícil situación originada por la covid-19.

Aena (los aeropuertos de la red en España) afectada por la caída del turismo.

Medidas adoptadas en Aena

Aena S.M.E.,S.A.

Con la declaración del estado de alarma en el mes de marzo, se inició un periodo de inactividad que provocó una reducción casi total en los niveles de tráfico. Con el objetivo de adaptarse a este brusco descenso de la actividad, la Compañía adoptó una serie de medidas operativas, económicas y financieras que permitieran una gestión más eficiente de la actividad, entre las que destacan:

- **Ajustar la capacidad y los servicios a las necesidades concretas de la operativa del momento** (adaptación de horarios, funcionamiento bajo demanda, el cierre temporal de espacios y terminales, la adecuación de servicios, etc.). Estas medidas, modulables en función de la evolución de la pandemia y los niveles de tráfico, se complementaron con un plan de ahorro de costes al objeto de proteger la caja, basado en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales. La reducción de la salida de caja mensual promedio por gastos operativos se estimó en torno a 43 millones de euros. Los ahorros acumulados obtenidos durante el periodo abril-diciembre han ascendido a 404,7 millones de euros. Asimismo, se procedió a la paralización temporal del programa de inversiones estimando una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros. Desde el mes de junio se reinició la ejecución del plan de inversiones de 2020 y como consecuencia de la suspensión temporal el importe de inversión ejecutada se ha situado en 435,7 millones de euros.
- **A nivel de financiación,** con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, Aena procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras entre los meses de abril y mayo, por un importe conjunto de 2.325,6 millones de euros. Con estos préstamos, Aena ha elevado la disponibilidad de caja y facilidades crediticias a 31 de diciembre de 2020 hasta un total de 2.065 millones de euros, a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros, de los que al cierre del ejercicio se encuentran disponibles 845 millones de euros.

  Tras las negociaciones mantenidas con las entidades financiadoras de la Compañía cuyos contratos incluyen ratios financieras (*covenants*), con fecha 1 de diciembre de 2020 se han obtenido dispensas temporales de cumplimiento (*waivers*) hasta, al menos, junio de 2022, de las ratios establecidas en los vigentes contratos de financiación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Instituto de Crédito Oficial (ICO), FMS Wertmanagement AöR (FMS) y Unicaja.

  Con el objetivo de fortalecer la solvencia de la Compañía en las actuales circunstancias, que no permiten evaluar el impacto futuro de la crisis sanitaria de la covid-19 en la economía de los mercados en los que opera, la Junta General de Accionistas aprobó no distribuir el dividendo correspondiente a los resultados del ejercicio 2019 y aplicarlo a reservas.
- **Seguridad sanitaria**: la crisis de la covid-19 ha puesto de manifiesto cómo una pandemia puede afectar al tráfico aéreo y obligar a revisar todos los protocolos de seguridad en los aeropuertos. Aena reorganizó sus instalaciones para adaptarse al descenso de actividad y a las necesidades surgidas de la emergencia sanitaria. Los aeropuertos de la red de Aena, al tener la consideración de infraestructuras de interés general, han desempeñado un papel fundamental, garantizando en todo momento no sólo los servicios necesarios de aviación comercial, sino también otros tipos de aviación como la carga aérea (abastecimiento de la población y mercancía sanitaria) y los servicios esenciales de Policía, Guardia Civil, salvamento marítimo, trasplante de órganos, etc., así como el retorno de los españoles y la salida de los extranjeros de la manera más rápida y segura posible desde los primeros momentos de la epidemia.
- **Garantizar la salud de trabajadores, personal subcontratado y pasajeros**: adopción de medidas sanitarias tendentes a evitar la propagación de la covid-19 y proteger la salud de los trabajadores, proveedores y personal externo. Para ello, se ha facilitado el trabajo no presencial y la asistencia presencial parcial cuando ha sido posible, reorganizando los turnos y siguiendo todas las recomendaciones de las autoridades sanitarias -distancia mínima de seguridad, desinfección de instalaciones, reducción de concentraciones de personas, etc-.

  La experiencia del teletrabajo, implantada en un escaso intervalo de tiempo, y aplicada en un porcentaje elevado la plantilla, con puestos y perfiles diferentes,

y con garantía en la prestación de los servicios, ha constituido un verdadero reto sin precedentes superado con éxito.

AENOR ha concedido a Aena la **Certificación de los Protocolos de Actuación frente a la covid-19 de los lugares de trabajo de AENA**. Este certificado es el resultado del trabajo realizado para la puesta en marcha de todas las medidas y protocolos contemplados en los Planes de Recuperación Operativa (PROs) de cada centro de trabajo, su adecuación a las recomendaciones del Ministerio de Sanidad y la eficacia de las mismas. Corrobora el esfuerzo de la Compañía por adecuar los lugares de trabajo a las nuevas circunstancias y para crear un entorno laboral seguro para los empleados.

- **Compromiso con proveedores, clientes y la sociedad en general:** Colaboración y cooperación estrecha con todos los agentes involucrados en la cadena de valor del transporte aéreo (líneas aéreas, agentes de handling, touroperadores, reguladores y supervisores…), buscando soluciones equilibradas y compatibles con la sostenibilidad de la Compañía y su capacidad para revertir una situación como la actual, mediante la puesta en marcha de un esquema de incentivos a compañías aéreas para la recuperación del tráfico, el aplazamiento extraordinario de cobros a clientes y arrendatarios, la exención de rentas fijas durante el período del Estado de Alarma a los operadores de las actividades de alquiler de vehículos y cajeros automáticos, y la aplicación de descuentos en arrendamientos para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes y empresas mantenedoras de handling, de oficinas, almacenes, y mostradores comerciales (incluyendo los mostradores comerciales de los tour-operadores y transportistas).

Para hacer frente a los efectos de la crisis deri-vada del Covid-19 en la actividad comercial, Aena ha estudiado desde su inicio sus efectos en los distintos contratos negociando y acor-dando, en su caso, las modificaciones contrac-tuales necesarias.

Las negociaciones de los contratos comerciales tienen como finalidad última la continuidad de los operadores en los aeropuertos. Para ello, AENA ha analizado pormenorizadamente la evolución de cada uno de sus aeropuertos, las particularidades de cada contrato, así como las novedades legislativas estatales y autonómicas que, en su caso, resulten de aplicación. Respecto a este último aspecto, el 24 de diciembre de 2020 entró en vigor el Real Decreto Ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, que ha establecido, respecto de determinadas pymes y autónomos, una opción legal de modificación de los contratos de arrendamiento y que, respecto de las grandes empresas, puede ser modulado con base en los acuerdos comerciales que se alcancen. Tras el análisis del mismo, AENA reorientó sus negociaciones en línea con lo previsto con lo que el legislador estableció en beneficio de empresarios en situación de debilidad financiera, mejorado los límites previstos en la norma tanto en términos de renta como de plazo. Además, en virtud del principio de igualdad, Aena ha extrapolado los términos esenciales a todos sus operadores comerciales, independientemente del volumen de su negocio, si bien sin perjuicio de atender a las particularidades de cada uno. A fecha de este informe, aproximadamente la mitad de los arrendatarios han dado su conformidad a esta última propuesta.

Por su parte, las negociaciones llevadas a cabo con la totalidad de los operadores de alquiler de vehículos han permitido que las partes acuerden la modificación de los contratos, en esencia, en lo que términos de renta se refiere. Esta modificación opera entre el 15 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2021. La aplicación de estos acuerdos en 2020 ha supuesto una reducción en las rentas de 28,6 millones de euros. A fecha de este informe, la totalidad de los operadores de alquiler de vehículos han suscrito la adenda en los términos propuestos.

.

Exención durante el estado de alarma del pago de las tarifas aeroportuarias de tránsito aéreo y aterrizaje a aquellas aeronaves que transportaran material sanitario necesario para luchar contra la pandemia:

Aplazamiento extraordinario del cobro a las compañías aéreas de las tarifas de estacionamiento de aeronaves por un periodo de 6 meses y sin intereses. El importe total aplazado por diferentes conceptos ascendió a **101,7 millones de euros, del que los operadores comerciales se han beneficiado en 19,5 millones de euros y las aerolíneas en 82,2 millones de euros.**

La exención parcial de la renta aplicada en arrendamientos inmobiliarios desde el 15 de marzo hasta el 20 de junio, ha ascendido **a 6,8 millones de euros.**

La exención de rentas fijas durante el período del Estado de Alarma a los operadores de las actividades de alquiler de vehículos y cajeros automáticos ha supuesto **18,4 millones de euros.**

Medidas adoptadas en el Aeropuerto Londres-Luton

Para paliar los efectos de la importante reducción de actividad, el Aeropuerto de Londres-Luton definió un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez, así como, evitar las consecuencias del incumplimiento de los *covenants* financieros vigentes antes de la crisis. Las acciones desarrolladas han sido:

- Cierre de áreas operativas en el edificio terminal en función del nivel de demanda. Entre el 22 de abril y el 1 de mayo, el terminal de pasajeros estuvo cerrado, aunque el aeropuerto permaneció abierto para vuelos de carga y de aviación general.
- Ajustes en personal aprovechando, entre otras medidas, los programas establecidos por el gobierno británico para proteger el empleo.
- Revisión de los contratos de servicios y otros gastos de explotación. Entre marzo y diciembre el gasto se ha reducido en más de 31,4 millones de GBP, lo cual ha supuesto un 44% de ahorro.
- Retraso de la ejecución del CAPEX no imprescindible, reduciendo la inversión en 10,7 millones de GBP en 2020.
- Suspensión del pago del dividendo y diferimiento del pago de los intereses del préstamo de accionistas.
- Obtención de una dispensa temporal (*waiver*) de los *covenant* establecidos en sus contratos de financiación de las entidades financieras cuya prórroga se está negociando.
- Refuerzo de la liquidez formalizando una línea de crédito con sus accionistas que no ha requerido disposición al cierre del ejercicio.
- Asimismo, es destacable mencionar que la Compañía solicitó la activación del procedimiento de fuerza mayor especial (*Special Force Majeure*) contemplado en el contrato de concesión, que reconoce el derecho de la sociedad concesionaria al reequilibrio económico de la concesión. El procedimiento está suspendido mientras se están manteniendo conversaciones con el Municipio de Luton (LBC) sobre la aplicación del mismo.

En el proceso de reanudación de la actividad, el Aeropuerto de Londres-Luton está implementando todas las orientaciones del Gobierno de Reino Unido en materia de seguridad sanitaria entre las que se incluyen el refuerzo de los servicios de limpieza, medidas de desinfección y otras como la instalación de señalización y medidas de protección específicas.

Medidas adoptadas en Aeroportos do Nordeste do Brasil

Aeroportos do Nordeste do Brasil (en adelante ANB) definió un plan de contingencia con el objetivo de minimizar las consecuencias de la crisis y preservar su liquidez, adaptando las medidas a la recuperación de la actividad. Así, a partir del segundo trimestre los horarios operativos de los aeropuertos se redujeron, así como el alcance de los contratos de servicios externalizados (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza y handling, entre otros).

Las actuaciones de inversión también se paralizaron hasta el 23 de noviembre de 2020, aplicando la suspensión de obligaciones y plazos contractuales concedida por el regulador, la Agencia Nacional de Aviaçao Civil (en adelante ANAC).

ANB ha apoyado la recuperación de la actividad con políticas comerciales que han propiciado la sostenibilidad de las operaciones de sus clientes a la vez que han contribuido a asegurar la continuidad del flujo de cobros.

La capitalización inicial, resultado de los requerimientos del contrato de concesión, junto con los efectos de las medidas anteriormente indicadas, permitieron a ANB atender sus compromisos manteniendo un nivel de caja suficiente a lo largo de todo el ejercicio. Adicionalmente, en el mes de diciembre se reforzó la liquidez de la compañía con la obtención de un préstamo de 70 millones de BRL a 18 meses.

Considerando el tratamiento que hace el contrato de concesión de los hechos de fuerza mayor, las interpretaciones realizadas por las autoridades brasileñas sobre la pandemia covid-19, así como la legislación aplicable al caso, la dirección de ANB formalizó en diciembre de 2020 ante ANAC la solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión, la cual se encuentra en revisión por el regulador.

Finalmente, hay que indicar que acompañando la reanudación de la actividad, ANB ha implementado en todos sus aeropuertos, en coordinación con ANAC y con las autoridades sanitarias, medidas destinadas a garantizar la recuperación operativa de la actividad en óptimas condiciones de seguri-

dad, como la realización de test a sus empleados y el refuerzo de los servicios de limpieza y mantenimiento de los sistemas de aire acondicionado, medidas de desinfección, e instalación de señalización específica.

Plan de recuperación operativa

Desde el inicio de la crisis sanitaria, Aena ha trabajado en la identificación de procesos aeroportuarios seguros y coordinados para que todos los aeropuertos de su red pudiesen retomar la operatividad de una manera segura y que genere confianza a los pasajeros.

En función de la evolución del tráfico se ha procedido a la progresiva reapertura de las instalaciones, a la adaptación de los servicios necesarios a las necesidades de la operativa (limpieza, seguridad, PMR, tiendas, restauración, etc.), así coma a reanudar el plan de inversiones que había quedado suspendido, lo que ha supuesto un incremento paulatino del volumen de gasto e inversión, si bien bajo estrictos parámetros de eficiencia y de ahorro de costes.

La Compañía mantiene el plan de ahorro de costes y en el último trimestre ha alcanzado ahorros de 120,3 millones de euros que se añaden a los 157,1 millones de euros y a los 127,3 millones de euros obtenidos durante el segundo y el tercer trimestre de 2020 respectivamente.

Desde junio, se reinició la ejecución del plan de inversiones de 2020 y como consecuencia de la suspensión temporal el importe de inversión ejecutado en 2020 ha ascendido a 435,7 millones de euros.

Las medidas identificadas en el Plan de Recuperación Operativa implantadas en los aeropuertos españoles recogen las indicadas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades (ECDC), para retomar la operatividad en los aeropuertos europeos de manera segura, una vez eliminadas las restricciones a la movilidad. En particular:

- El refuerzo de la limpieza y de la desinfección de las instalaciones.
- El mantenimiento de las distancias de seguridad.
- La adquisición de los medios de protección.
- La adecuación de la señalización e información (p.ej. mensajes en carteles informativos y pantallas digitales…).
- El refuerzo de la comunicación a los pasajeros.
- La adaptación de los procesos aeroportuarios (facturación, embarque…) y de las infraestructuras e instalaciones de los aeropuertos de la red de Aena (p. ej. dispensadores de gel hidroalcohólico, mamparas protectoras, marcas y huellas de distanciamiento).
- La obligatoriedad de llevar mascarilla por parte los pasajeros y la limitación de acceso a las instalaciones a personas que no vayan a viajar, como pueden ser los acompañantes.

En lo que respecta a la implantación de los controles sanitarios en la red de aeropuertos, Aena y el Ministerio de Sanidad firmaron un convenio mediante el cual la Compañía pone a disposición del Ministerio los recursos humanos, sanitarios y de apoyo necesarios para garantizar estos controles en la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos gestionados por Aena.

El Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con instalaciones para realizar test de covid-19 desde el pasado 22 de diciembre.

Paralelamente, para el control de llegada a pasajeros extranjeros, se siguen en todo momento las directrices de la Comisión Europea y de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), establecidas en colaboración con el Centro Europeo para el Control y la Prevención de Enfermedades (ECDC), además de haber sido coordinados con los Estados Miembros y las asociaciones internacionales de aeropuertos (ACI) y de aerolíneas (IATA).

Respecto a la recuperación de los costes relativos a los controles sanitarios y operativos implementados por Aena, cabe señalar que el Real Decreto-Ley 21/2020 de 9 de junio, establece que Aena pondrá a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior de modo temporal los recursos humanos, sanitarios y de apoyo, necesarios con el fin de garantizar el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos gestionados por Aena, en los términos que, de común acuerdo, se dispongan entre Aena y el Ministerio de Sanidad. Aena

tendrá derecho a recuperar los costes en los que incurra derivados de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar como consecuencia de la pandemia covid-19. Dichos costes se recuperarán en el marco del DORA.

Si estos costes no pudieran recuperarse en el marco del DORA 2017-21 podrán ser recuperados, debidamente capitalizados, en cualquiera de los siguientes DORA. En este caso, la tarifa no estará sujeta al límite máximo de crecimiento del 0%, el déficit acumulado en el DORA 2017-21 podrá ser trasladado al DORA 2022-26 y el déficit acumulado en el DORA 2022-26 podrá ser trasladado al quinquenio siguiente.

Retos a futuro: adaptación al nuevo contexto

Las medidas adoptadas en el corto plazo han sido las necesarias para paliar, en la medida de lo posible, los efectos negativos de la covid-19 en el negocio. Aunque las expectativas de la evolución del tráfico son difíciles de cuantificar por la complejidad del contexto, y en el convencimiento de que la situación revertirá en el futuro, la Compañía está inmersa en un proceso de desarrollo constante, fundamental para adaptarse a las demandas del entorno, y asegurar la creación continuada de valor para todos los grupos de interés.

Este proceso de transformación se adapta a las principales tendencias que reafirman la visión estratégica de la Compañía: seguir siendo empresa líder en el mundo en gestión de infraestructuras aeroportuarias.

Los principales retos de futuro a afrontar en los próximos años, y que marcarán la senda de recuperación del negocio, pasan por recuperar la confianza de los pasajeros en condiciones sanitarias seguras.

Adaptación del Nuevo Contexto

Recuperación de la confianza de los pasajeros.	Convivencia de enfoques coordinados y criterios comunes europeos en el establecimiento de medidas de las autoridades sanitarias y de transporte.	Estrecha coordinación con las compañías aéreas.	Necesidad de afrontar otros retos: medioambientales, requerimientos regulatorios y salidad de servicio.	La salida de la crisis económica del coronavirus debe reforzar las bases de una economía centrada en la digitalización y descarbonización.

Para ello, resulta primordial:

- La armonización de las medidas a adoptar por los distintos gobiernos de la Unión Europea ante posibles rebrotes de la enfermedad, que incluyan actuaciones comunes, coordinadas y basadas en criterios epidemiológicos claros para todos los países miembros.
- Mantener una estrecha relación con las compañías aéreas y resto de empresas que desarrollan su actividad en los aeropuertos de la red y resto de grupos de interés.
- Dar respuesta a los nuevos retos asociados al sector aéreo:
  - La creciente preocupación de la sociedad por el medioambiente.
  - Unos requerimientos regulatorios más exigentes, especialmente en materia de seguridad, medioambiente y derechos de los pasajeros, junto con los nuevos requerimientos sanitarios impuestos por la covid-19.
  - El mayor grado de exigencia de los pasajeros en la calidad del servicio.

En la línea con el compromiso de continuar en la senda de la sostenibilidad, Aena se ha adherido al Manifiesto por una recuperación sostenible, una iniciativa apoyada por empresas, ONG's, científicos, académicos y ciudadanos en general, que insta al gobierno para que la salida a la crisis económica del coronavirus siente las bases de la transformación en una economía más sostenible y robusta, basándose para ello en tres pilares fundamentales: digitalización, descarbonización y resiliencia, entendiendo que la competitividad y el medio ambiente van de la mano, porque si no hay sostenibilidad ambiental no hay sostenibilidad económica o social.

Priorización Estratégica

Prioridades estratégicas ya asumidas antes de la crisis

Sostenibilidad medioambiental Plan de Acción Climática de Aena

Innovación basada en el desarrollo de soluciones digitales

DORA 2022-2066 Nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria

En este sentido, en los próximos años Aena continuará poniendo el foco en las prioridades estratégicas ya asumidas antes de la crisis sanitaria, que serán las palancas o herramientas tractoras para la recuperación y para impulsar la generación de valor para accionistas y el conjunto de la sociedad: la sostenibilidad, la innovación + digitalización y el próximo periodo regulatorio DORA 2022-2026, instrumento que establece, por periodos quinquenales, las obligaciones concretas derivadas del marco legal aeroportuario vigente, que finalizará con la aprobación por el Consejo de Ministros prevista durante el tercer trimestre de 2021.

Los riesgos y su gestión

Aena está expuesta a una diversidad de factores de riesgo relacionados con la actividad, el negocio y su regulación, a los que desde 2020 se une el impacto que la covid-19, que afecta de forma directa a todos los niveles, y supone cambios significativos en la gestión.

La gestión de riesgos
Pilar clave para la creación de valor y la consecución de los objetivos estratégicos de la Compañía

RIESGOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD DE AENA

RELACIONADOS CON LOS NEGOCIOS Y OPERACIONES DEL GRUPO / COVID-19

IMPACTOS DE LA COVID-19

La economía global se ha visto extraordinariamente afectada por la pandemia, y muy especialmente el sector del turismo y el transporte. En particular el aéreo, como resultado de las restricciones a la movilidad y a las operaciones aéreas, que en Aena ha generado efectos severos en las operaciones y las condiciones de financiación.

- Drástica reducción de la actividad aérea, existiendo además una incertidumbre significativa sobre la recuperación del tráfico a corto plazo, ligado a la evolución de la pandemia y la disponibilidad de una vacuna eficaz, y acompañado del cese de parte del negocio comercial en la red aeroportuaria. Para hacer frente a esta situación, a los riesgos más significativos identificados y a sus consecuencias, en gran medida impredecibles, la dirección del Grupo ha adoptado una serie de medidas. Entre ellas la renegociación de contratos comerciales, o la aprobación de incentivos extraordinarios de recuperación de operaciones para las aerolíneas, bajo el Plan de Recuperación de Tráfico Aéreo.
- Reducción de los flujos de caja, y de forma generalizada los problemas de liquidez, así como la posible contracción del mercado crediticio. Ante ello, se ha puesto en marcha un plan dirigido a salvaguardar al máximo la liquidez de la Sociedad, haciendo uso de líneas de crédito y barajando nuevas opciones de financiación. Asimismo, se ha dejado sin efecto la propuesta de aplicación de resultados del ejercicio 2019, destinando el importe a reservas voluntarias y de recapitalización.
- Posibilidad de incumplimiento de *covenants* y, por tanto, quebrantamiento de la obligación de cumplir con determinadas ratios financieras relativas al resultado de explotación y a la deuda, ante lo cual la Compañía ha logrado una dispensa temporal del cumplimiento de dichas ratios.
- Al cierre de 2020, el Grupo ha efectuado los oportunos tests de deterioro en todas sus Unidades generadoras de efectivo, resultando un ajuste por importe de 108,8 millones de euros que se ha reconocido en la Cuenta de resultados consolidada.
- Reducción de la capacidad de los aeropuertos y la necesidad de afrontar gastos excepcionales destinados a la protección y la salud de trabajadores y otros usuarios. En estrecha relación con el ajuste de capacidad realizado en los aeropuertos, Aena ha elaborado un plan de ahorro de costes basado en la renegociación de contratos de servicios, la reducción de gastos, el cese de nuevas contrataciones de personal no imprescindible, y la paralización del plan de inversiones. Asimismo, su condición de sociedad mercantil estatal le permite eximirse de la obligación de indemnizar a aquellos contratistas que hayan sido obligados a suspender sus contratos de servicio público y suministro debido a la pandemia. Por último, Aena, tendrá derecho a recuperar el coste de aquellos gastos incurridos por colaborar en la realización de controles sanitarios y por la adopción de medidas de seguridad y salud operativas con motivo de la covid-19.

No obstante, la evolución de la crisis sanitaria puede resultar en un efecto material en el negocio del Grupo, y en las perspectivas, finanzas, condición y resultados de las operaciones.

Por su parte, con el fin de acelerar la recuperación de sus Estados miembros, la Unión Europea ha lanzado un Plan de Recuperación que pasa por aprovechar todo el potencial de un presupuesto reforzado y la creación del instrumento extraordinario Next Generation EU, destinado a impulsar proyectos relacionados con el Pacto Verde Europeo. En línea con los ejes de este Plan, el Gobierno español ha presentado su Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía española.

RIESGOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD DE AENA

MACROECONÓMICOS, POLÍTICOS, NACIONALES Y DE OTRO TIPO

BREXIT

La firma y ratificación del acuerdo de retirada de Reino Unido de la Unión Europea y el fin del periodo transitorio, ha dado paso a un nuevo marco de relaciones. Los riesgos vinculados al Brexit se han visto reducidos en gran medida y se pueden resumir en cuatro grandes categorías:

- Operativos: las diferentes medidas adoptadas permiten afrontar los nuevos requerimientos operativos, minimizando su impacto en la actividad aeroportuaria.
- Tarifarios: en la Ley General de Presupuestos para 2021 se ha incluido una disposición por la que, hasta el 28 de febrero de 2022, en los viajes con destino a un aeropuerto del Reino Unido se aplicarán las cuantías por pasajeros vigentes para usuarios con destino al Espacio Económico Europeo.
- Tráfico: en el actual contexto provocado por la pandemia de la covid-19 este riesgo ha quedado diluido.
- Normativa de propiedad y control: las compañías aéreas afectadas han tomado diferentes medidas para cumplir con dicha normativa. En cualquier caso, el acuerdo de retirada contempla la revisión de la misma.

CONCENTRACIÓN Y COMPETENCIA

Aena se enfrenta a riesgos relacionados con la concentración de clientes en actividades, tanto aeronáuticas como comerciales, y sus ingresos son especialmente dependientes de sus dos principales aeropuertos (Adolfo Suárez Madrid Barajas y Barcelona-El Prat).

- En lo que respecta a la actividad aeronáutica:
  - Dependencia de aerolíneas. Especialmente las subsidiarias del Grupo IAG y algunas de bajo coste como Ryanair, cualquier reducción de su actividad en los aeropuertos del grupo, cambios en sus estrategias, etc. se puede traducir en una disminución de ingresos, además de la dificultad para garantizar su reemplazo. La evolución de la pandemia puede suponer una modificación en esta concentración.
  - Dependencia de los dos principales aeropuertos de la red. Cualquier disrupción en sus operativas (debido a shocks, eventos, factores macroeconómicos o políticos, etc.), los ingresos generados por estos aeropuertos pueden verse afectados y, por tanto, los del Grupo.
- Actividad comercial.
  - Cambios de tendencia en el consumo que, agravado por la reducción del tráfico aéreo, provoca un empeoramiento del negocio comercial en los aeropuertos, dando lugar a una mayor concentración de operadores comerciales, riesgos de impago y abandono de contratos, así como otros efectos derivados del empeoramiento de su situación financiera y del mix de pasajeros.

El Grupo opera en un ambiente competitivo, en el que tanto la ubicación como el tipo de aeropuerto juega un papel fundamental. Además, la Compañía se enfrenta al auge de otros medios de transporte, como los trenes de alta velocidad (por ejemplo, el AVE con aeropuertos con gran volumen de pasajeros). Todo ello puede afectar a los ingresos aeronáuticos y comerciales.

OPERACIONALES: CIBERSEGURIDAD

Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones para la realización de múltiples gestiones y procesos, en todas sus áreas de actividad, y sus sistemas e infraestructuras han de hacer frente a ciertos riesgos, como los de ciberseguridad o Seguridad de la Información. Esta situación se ha puesto especialmente de relevancia con la crisis sanitaria y el consecuente impulso en la transformación digital en muchos sectores, gracias a los cuales se han logrado importantes avances, pero poniendo de relevancia nuevas amenazas y vulnerabilidades ante ciberataques.

En consecuencia, el correcto funcionamiento de estos sistemas, expuestos a cambios continuos, es fundamental para las operaciones y el negocio. Si bien Aena cuenta con un conjunto de herramientas y planes de contingencia, que incluye la realización de pruebas, auditorías, certificaciones, etc., y se promueve la innovación y la tecnología y apuesta por la aceleración de *startups*, estos sistemas no pueden estar protegidos en su totalidad para garantizar la confidencialidad, integridad, disponibilidad, autenticación, y control de acceso. Cualquier problema podría perturbar las operaciones del Grupo, además de causar un daño reputacional.

RIESGOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD DE AENA

OPERACIONALES: DEPENDENCIA DE TERCEROS	DEPENDENCIA DE TERCEROS Fallos en las operaciones relevantes que se ejecutan por terceros en el aeropuerto o en su coordinación y que puede comprometer la correcta ejecución de los servicios (controladores, compañías de handling, aerolíneas, seguridad, control sanitario…) incluyendo conflictos laborales de proveedores de servicios críticos o de la gestión del tráfico aéreo que repercutan negativamente en la capacidad de las infraestructuras. Las operaciones del Grupo dependen altamente de proveedores de servicios, como aerolíneas, compañías de handling, etc. Además, Aena subcontrata algunas operaciones de seguridad, limpieza y control de fauna entre otros.
SEGURIDAD OPERACIONAL Y FÍSICA	Los riesgos de seguridad física u operacional derivados de atentados terroristas, guerras, o accidentes de aviación, cuyas probabilidades de ocurrencia no han disminuido y pueden evolucionar hacia nuevos escenarios, conviven desde 2020 con una situación de emergencia sanitaria sin precedentes que ha obligado a revisar todos los protocolos de seguridad en los aeropuertos. Aena cuenta con un avanzado Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y colabora con las fuerzas de seguridad en el fortalecimiento de los controles de seguridad, mientras pone un especial esfuerzo en innovación que permite conjugar la calidad del servicio y la máxima seguridad. Los aeropuertos cuentan con planes de contingencia adaptados a diversas adversidades, que incluyen protocolos de actuación ante la merma de personal en sus instalaciones, como ha sucedido en España durante la declaración del estado de alarma.
REGULACIÓN AÉREA	Las tasas a aerolíneas están sujetas a la normativa nacional y europea vigente, y a lo estipulado en el DORA, lo que limita el incremento del ingreso máximo por pasajero hasta el 2025. Estas limitaciones pueden generar un déficit si los costes operativos aumentan por encima de ciertos umbrales, si el volumen del tráfico aéreo de pasajeros es insuficiente para cubrir los gastos, o si se producen cambios regulatorios impredecibles o urgentes que requiera la realización de inversiones superiores a 450 millones de euros. En cualquier caso, Aena se reserva el derecho a recuperar, a través de las tasas aeronáuticas, cualquier gasto de capital adicional y no previsto para dar cumplimiento a estos posibles cambios legislativos. El Grupo puede estar sujeto a obligaciones onerosas para mantener todas sus certificaciones aeroportuarias de acuerdo con el Reglamento UE 139/2014. El proceso de consultas del nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (DORA II) se está desarrollando, lo que podría conllevar cambios en sus tarifas e impactos derivados del nuevo contexto regulatorio.

RIESGOS RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD DE AENA

SOSTENIBILIDAD, CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA	Las restricciones regulatorias medioambientales podrían limitar las actividades comerciales del Grupo, obstaculizar el crecimiento del Grupo o requerir gastos sustanciales. A pesar de que la interrupción de la actividad a escala planetaria ha forzado un descenso sustancial de los precios del petróleo, también se han visto impulsado los planes para activar la transición hacia una economía descarbonizada. Sigue creciendo la sensibilización medioambiental, tanto en la sociedad en general como en el entorno empresarial y gubernamental, donde surgen modelos de colaboración para aprovechar sinergias y potenciar efectos en cascada, mientras la generalización del teletrabajo en muchos sectores ha reducido o modulado las pautas de transporte de viajeros. En España, el Gobierno declaró en el mes de enero una Declaración ante la Emergencia Climática y Ambiental en España. Las consecuencias del cambio climático (episodios climáticos adversos y extremos) pueden afectar a la capacidad operativa, la seguridad y la eficiencia de los aeropuertos, por un lado, y la creciente sensibilidad social sobre el uso de combustibles fósiles, por otro, puede afectar a las demandas de clientes y usuarios de los aeropuertos. En este sentido, Aena cuenta con una Estrategia de cambio climático y ha aprobado en 2020 los Principios de acción contra el cambio climático y la gobernanza en materia medioambiental, que sientan las bases para el futuro Plan de Acción Climática, mientras continúa implantando en sus instalaciones diversas medidas de eficiencia energética y energías renovables, a la vez que lleva a cabo una labor de concienciación y sensibilización entre empleados, proveedores, clientes y otros grupos de interés. La Compañía mantiene su presencia en índices ESG, como FTSE4good, participa en iniciativas internacionales (ACA Program, Net Zero Carbon), hace públicos sus datos ambientales mediante el reporte a Carbon Disclosure Project (CDP), y lleva a cabo trabajos de colaboración con las aerolíneas y agentes handling para la reducción de emisiones.
CUMPLIMIENTO Y TRASPARENCIA FISCAL	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. 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. Junto a estas obligaciones, determinadas por su singular carácter de empresa privada de interés público, 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.
IMPLICACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS	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. Las compañías han de ofrecer de forma transparente información suficiente sobre sus políticas de sostenibilidad su desarrollo, aplicación y resultados. Necesidad de supervisar el proceso de elaboración e integridad de la información financiera y no financiera.
RIESGO DE INNOVACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL	Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidad del negocio encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa.

Estructura, control y gestión de riesgos[1]

Aena cuenta con un modelo de gestión y control de riesgos orientado a garantizar la consecución de los objetivos de la Compañía de forma predecible en un entorno competitivo globalizado y con un contexto complejo, principalmente como consecuencia de la crisis de la covid-19, donde la materialización de un riesgo es mayor y con un efecto sinérgico mayor. A través de la Política[2] y el Sistema de Control y Gestión de Riesgos, Aena[3] afronta con seguridad las amenazas e incertidumbres de cualquier naturaleza que puedan afectar a la Sociedad. Durante la crisis sanitaria, se han adaptado las actividades del Sistema de Gestión de Riesgo, facilitando que la Organización ponga el foco en lo crítico y destine sus recursos a la gestión de los aspectos más urgentes.

La prioridad es disponer de un sistema de gestión de riesgos capaz de prevenir riesgos sociales, ambientales y de buen gobierno y apoyar la gestión con un mayor control sobre los procesos para dar una respuesta eficaz a las expectativas de los grupos de interés, e impulsar el liderazgo de la Compañía en términos de sostenibilidad.

[1] 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.

[2] Revisada por el Consejo de Administración en diciembre de 2020.

[3] Los riesgos inherentes al desarrollo internacional de Aena forman parte integral de su Sistema de Gestión de Riesgos. Los principios fundamentales de la gestión de riesgos aplicables en las filiales London Luton Airport Operations Ltd. (LLAOL) y Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) 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.

Sistema de Gestión de Riesgos
desarrolla los principios 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

IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS
Estratégicos
Operacionales
Financieros
Legales y de cumplimiento
De información

EVALUACIÓN
Priorización conforme a su criticidad en función de su impacto y probabilidad de ocurrencia

GESTIÓN
Determinación de las actividades mitigadoras y planes de acción que permitan llegar a alcanzar el nivel de riesgo aceptado

REPORTE Y MONITORIZACIÓN
Cada riesgo debe tener un sistema de seguimiento (mapa de riesgo)

ACTUALIZACIÓN
Al menos anualmente se revisan y se llevan a cabo evaluaciones de los riesgos identificados

SUPERVISIÓN DEL SISTEMA
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

RESPONSABILIDADES

Áreas Corporativas y Operativas → Comité de Dirección → Comisión de Auditoría

Dirección de Auditoría Interna

Consejo de Administración

OBJETIVOS

Logro de los objetivos estratégicos

Desarrollo de las operaciones en los términos de seguridad y calidad previstos

Defensa de los derechos de los accionistas y de cualquier otro grupo de interés significativo

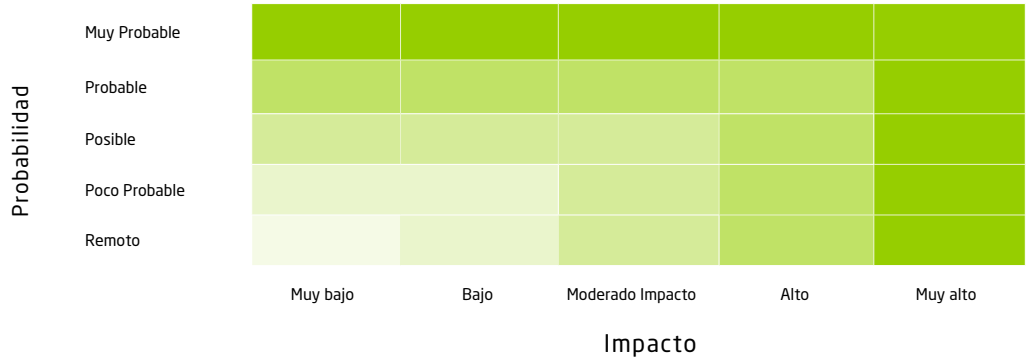
Protección de la solidez financiera y la sostenibilidad

Salvaguarda de la reputación

Este modelo se basa en:

- La consideración de unas tipologías de riesgos estándar a los que se une el nuevo contexto originado en 2020. Esta estructura permite clasificar los riesgos identificados en estratégicos; operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento y de información. Además, a través de este Sistema, los riesgos financieros y no financieros se clasifican en función de su naturaleza y se establecen los mecanismos de control necesarios.
- La evaluación de la criticidad y la definición de los niveles de tolerancia al riesgo, mediante la determinación del impacto y la probabilidad de ocurrencia de cada riesgo:
    - Probabilidad de ocurrencia de que el riesgo se concrete en un suceso cierto una vez considerados los controles para mitigar el riesgo.
    - Impacto: referido al daño que supondría para Aena que el riesgo se concretara en un suceso cierto a nivel:
        - Económico, por sus efectos en los resultados financieros.
        - Operacional, afectando a la prestación de servicios.
        - Reputacional, por sus consecuencias sobre la imagen y el prestigio de la Compañía.

  A partir de la combinación de estas dos variables se determina automáticamente la criticidad de cada riesgo y, por tanto, su ubicación en el Mapa de riesgos.
- La asociación de indicadores claves de seguimiento a todos los riesgos incluidos en el Mapa, para los que se determinan unos umbrales de tolerancia que, en caso de ser superados, suponen la evaluación de la necesidad de diseñar actividades mitigadoras y planes de acción, específicas para cada tipo de riesgo; lo que contribuye a minimizar sus efectos y maximizar las oportunidades.
- La Política define las directrices a seguir para controlar y gestionar los riesgos dentro de unos límites de tolerancia apropiados y facilita los elementos clave para decidir sobre el nivel de riesgo aceptable.
- La actualización se realiza con una periodicidad mínima anual y dichas actualizaciones deben ser presentadas a la Comisión de Auditoría.
- La segregación e independencia de las funciones de control y gestión de riesgos:
    - Áreas corporativas y operativas: identifican y evalúan los riesgos que se encuentran bajo su área de responsabilidad, así como de las actividades mitigadoras, proponiendo y reportando los indicadores para su adecuado seguimiento, estableciendo planes de acción para mitigar los riesgos e informando sobre la eficacia de los mismos.
    - Dirección de Auditoría Interna: asiste a la Comisión de Auditoría; supervisando el correcto funcionamiento del Sistema; homogeneizando y consolidando informes relativos a la identificación y evaluación de riesgos y sus correspondientes indicadores, actividades mitigadoras y planes de acción; y reportando al Comité de Dirección y a la Comisión de Auditoría.
    - Comisión de Auditoría: supervisa el sistema de gestión de riesgos, asegurándose de que los principales riesgos se identifiquen, gestionen, comuniquen y se mantengan en los niveles planificados.
    - Consejo de Administración: define, actualiza y aprueba la Política, así como de la fijación del riesgo aceptable en cada situación, siendo el responsable último de la existencia y funcionamiento de un sistema de gestión de riesgos adecuado y efectivo.
- La transparencia en la información proporcionada a terceros, garantizando su fiabilidad y rigor.



Riesgos en 2020

El mapa de riesgos de 2020[4] recoge los principales riesgos a los que ha estado expuesto Aena. La revisión del Sistema, realizado con motivo de la emergencia sanitaria para su adaptación a la nueva realidad, ha dado lugar a:

- La actualización de controles, indicadores y planes de acción de las fichas de riesgos ya existentes.
- El seguimiento de medidas puestas en marcha para la gestión de impactos covid-19, reportando mensualmente a la Comisión de Auditoría.

A partir de dicha revisión, en el Mapa se han identificado un total de 18 riesgos, entre los que se incluyen[5]: el impacto de la pandemia, el de cambio climático, la calidad del servicio – seguridad sanitaria. Todos ellos se clasifican, tal y como previamente fue apuntado, en estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento, y de información.
Para la monitorización de cada uno de los riesgos, actualmente el Sistema contempla la puesta en marcha y seguimiento de planes de acción, actividades mitigadoras e indicadores para controlar su evolución.

Los efectos negativos derivados de los impactos y la situación de incertidumbre generada por la evolución de la pandemia han repercutido a nivel operativo, financiero, regulatorio y la salud y seguridad de los trabajadores. En todos los ámbitos se han propuesto medidas de control y acción.

[4] El mapa de Riesgos ha sido revisado en enero de 2021.

[5] En los correspondientes capítulos se dará información detallada sobre cada uno de ellos.

PRINCIPALES TIPOS DE RIESGOS

TIPO DE RIESGOS	CONTENIDO	MECANISMOS DE CONTROL Y ACTIVIDADES MITIGADORAS
ESTRATÉGICOS	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 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 (político, económico y social), en el entorno competitivo (mercado aeronáutico y no aeronáutico), cambios que afecten a las tarifas y las operaciones, etc. Todos los riesgos relacionados con el modelo de Gobierno se enmarcan dentro de esta tipología.	• Seguimiento del Plan Estratégico 2018-2021. • Seguimiento de medidas y controles desarrollados en el marco de la covid-19. • Planes Directores. • Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética. • Plan de captación de tráfico aéreo y fidelización de compañía aéreas. • Interlocución con instituciones, organismos y aerolíneas afectadas por el Brexit. • Grupo de trabajo de seguimiento y fijación de actividades en relación al Brexit. • Estrategia ante el cambio climático y análisis de escenarios climáticos y evaluación de necesidades de adaptación en los aeropuertos. • Iniciativas para la realización del proceso de consulta quinquenal del DORA, y del proceso de consulta anual de tarifas para el siguiente ejercicio. • Programas de detección de potencial en personal y Employer Branding.
OPERACIONALES Y TECNOLÓGICOS	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 seguridad de las infraestructuras y los sistemas, ejecución de inversiones, coordinación de operaciones y control aéreo, así como otros relacionados con las relaciones laborales y los recursos humanos.	• Sistema de gestión de seguridad operacional. • Planes de autoprotección y procedimientos de contingencia, preparación y respuesta ante emergencias. • Modelo Organizativo y Política de seguridad de la información. • Planes de recuperación de los sistemas ante desastres (DRP). • Plan de ciberseguridad. • Medidas covid-19: comunicaciones, seguridad y sistemas. • Auditorías externas de seguridad aeroportuaria (*safety & security*). • Centros de Gestión de Incidencias Aeroportuarias. • 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. • Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente. • Procedimiento de planificación, control y ejecución de inversiones. • Revisiones de seguridad TIC bajo norma ISO 27002:2013 • Póliza de responsabilidad civil aviación operador de aeropuertos + responsabilidad civil guerra y terrorismo. • Póliza para protección de empleados (vida, seguridad y salud).
FINANCIEROS Y NO FINANCIEROS	Eventos que puedan ocasionar impactos negativos y afectar significativamente a los resultados de las operaciones financieras, normalmente derivados de los riesgos de mercado, crédito o liquidez.	• Instrumentos de cobertura de tipo de interés, avales y fianzas o prepago exigido a los clientes • Sistema de control de la información financiera (SCIIF). • 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 2020, sobre la base de los criterios establecidos en COSO. • Normativa interna y sistemas de control de la contratación.
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.	• Código de Conducta. • Política de Cumplimiento Normativo. • Sistema de Cumplimiento Normativo incluyendo procedimientos y políticas contra la corrupción y el fraude y la Política de Gobierno Corporativo. • Política Fiscal Corporativa.
DE INFORMACIÓN	Son riesgos relacionados con la fiabilidad en la elaboración y obtención de información (financiera y no financiera), tanto interna como externa, relevante para el Grupo, o que afecten a la reputación de la Compañía.	• Sistema de control de la información financiera (SCIIF). • Supervisión de la información financiera y no financiera por parte de los órganos de gobierno.

Bloque A: Información Económica y Financiera

1. Aspectos clave

La actividad de las compañías del Grupo Aena y la evolución de sus negocios se han visto muy afectadas por las restricciones a la movilidad vigentes tanto en España como en el resto del mundo desde el mes de marzo, como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la propagación del virus SRAS-CoV-2 (en adelante COVID-19).

La situación provocada por la COVID-19 y las decisiones adoptadas por los gobiernos para contener la epidemia, han afectado de forma muy significativa al sector aéreo que se ha enfrentado a una drástica reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros.

En este contexto, para paliar las consecuencias en buena parte impredecibles de esta situación sin precedentes, las compañías del Grupo han adoptado una serie de medidas operativas, económicas y financieras que permitieran una gestión más eficiente de la actividad y de los recursos. Estas medidas se recogen en el capítulo "El impacto de la COVID-19 en el transporte aéreo y en los aeropuertos que gestiona Aena" del presente Informe de gestión consolidado.

A pesar de las medidas mitigantes adoptadas, los significativos efectos de la pandemia han quedado reflejados en la actividad de las compañías del Grupo y en la evolución de sus negocios.

A nivel operativo, el **volumen de pasajeros** del Grupo Aena se ha reducido en el período hasta 89,3 millones de pasajeros, una caída del 70,9% respecto a 2019 [(1)].

El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España [(2)] se ha situado en 76,1 millones, lo que supone una disminución interanual del 72,4% y una pérdida acumulada de 199,2 millones de pasajeros.

El Aeropuerto London Luton ha registrado 5,5 millones de pasajeros, lo que representa una caída interanual del 69,6% y una pérdida acumulada de 12,5 millones de pasajeros.

El tráfico de los seis aeropuertos de Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) ha cerrado 2020 con 7,8 millones de pasajeros, un 44,0% inferior al volumen de 2019 y una pérdida de 6,1 millones de pasajeros.

La actividad de las compañías del Grupo Aena continúa muy condicionada por la COVID-19. Actualmente no se observan signos recuperación en el tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.

Los **ingresos consolidados** se han reducido hasta 2.242,8 millones de euros, registrando una caída interanual del 50,2% y de 2.260,5 millones de euros.

En la red de aeropuertos en España [(2)] los ingresos de la actividad aeronáutica han disminuido en 1.915,2 millones de euros (-66,0%) hasta 985,9 millones de euros y los ingresos comerciales se han reducido en 205,3 millones de euros (-16,4% interanual) hasta 1.046,7 millones de euros.

Respecto a la actividad comercial en los aeropuertos de la red, la declaración del Estado de Alarma en España condujo al cierre de la mayor parte de los puntos de venta desde el 15 de marzo hasta el 21 de junio. Su reapertura se inició progresivamente desde el 21 de junio.

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, la actividad de todas las líneas comerciales se ha visto afectada. Ante estas circunstancias, Aena S.M.E., S.A. (en adelante Aena o la Compañía) analizó las distintas alternativas para favorecer el restablecimiento de la actividad comercial, minimizar el impacto producido y mantener las relaciones con los operadores comerciales.

En este sentido, Aena inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante). Estas negociaciones, en las que la Compañía ha formulado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

(1) En el cálculo se incluye el número de pasajeros de los aeropuertos en Brasil en 2019 a efectos comparativos. La Sociedad concesionaria ha asumido las operaciones en 2020.

(2) En el cálculo se incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, este proceso de negociación ha culminado en la propuesta realizada el 18 de enero de 2021 a los operadores comerciales de las actividades de duty free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA. Los detalles de dicha propuesta se incluyen en el apartado 11. Hechos posteriores.

No obstante, a la espera de cerrar los acuerdos con aquellos operadores comerciales que afectan la citada propuesta y en aplicación de la NIIF 16 "Arrendamientos" se han registrado contablemente los ingresos por las RMGA correspondientes a 2020, por importe de 620,3 millones de euros, incluidas las correspondientes al periodo del estado de alarma por importe de 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena. En el caso de que dichos contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones anteriormente mencionadas, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por dicha normativa para el caso de modificaciones contractuales.

En aquellas actividades no sujetas a RMGA, los ingresos del ejercicio 2020 reflejan las medidas adoptadas por Aena al objeto de colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios, ante la situación generada por la COVID-19.

Los **gastos operativos** (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 1.333,3 millones de euros, registrando una reducción de 368,7 millones de euros (-21,7%) respecto al año anterior.

Para mitigar el impacto de la drástica reducción de la actividad en los aeropuertos, Aena implementó un plan de ahorro de costes basado en la renegociación de los contratos de servicios operativos, la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales, con el objetivo de proteger la caja. La reducción de la salida de caja mensual promedio por gastos operativos se estimó en torno a 43 millones de euros en un escenario sin tráfico. Los ahorros acumulados obtenidos durante el periodo abril-diciembre han ascendido a 404,7 millones de euros, lo que representa un ahorro medio mensual de 45,0 millones de euros.

Como consecuencia de los controles sanitarios y operativos implementados por Aena durante 2020, la Compañía ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 53 millones de euros, registrados en el epígrafe "Otros resultados" de la Cuenta de resultados.

El Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar los costes en los que incurra, como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19, según se explica en el apartado 3.1 Segmento aeropuertos-Actividad aeronáutica.

En relación con otros efectos de la pandemia por el COVID-19 que han tenido reflejo en los estados financieros del Grupo, cabe señalar la reducción extraordinaria de la actividad e ingresos en todas las empresas del Grupo que se ha traducido en una fuerte reducción de los flujos de efectivo de explotación. Esto puede considerarse como un indicador de deterioro de acuerdo a lo establecido por la normativa contable.

En consecuencia, al cierre de 2020 el Grupo ha efectuado los oportunos **test de deterioro** con las conclusiones siguientes, según se explica en la Nota 8 de la Cuentas anuales consolidadas:

- La actividad aeroportuaria (aeronáutica y comercial) en la red de aeropuertos en España no sufre deterioro.
- En el segmento de Servicios inmobiliarios se ha producido un efecto neto positivo de 1,1 millones de euros.
- Se ha identificado un deterioro en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (en adelante, AIRM) por importe de 45,3 millones de euros que figura reflejado en la Cuenta de resultados. No se han contemplado las posibles medidas de reequilibrio de la concesión hasta que se determinen y acuerden las mismas.
- En cuanto a la corrección valorativa del activo en Brasil (Aeroportos do Nordeste do Brasil, en adelante ANB) se ha identificado un deterioro por importe de 64,6 millones de euros que figura reflejado en la Cuenta de resultados.

  Por otra parte, en el epígrafe "Diferencias de conversión acumuladas" del Estado de situación financiera

se han registrado 145,6 millones de euros por diferencias de conversión negativas asociadas al efecto de la conversión del activo intangible derivado del acuerdo de concesión, debido a la evolución desfavorable del real brasileño frente al euro entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2020.

- No se produce deterioro para el Aeropuerto London Luton, teniendo en cuenta el contrato de concesión que contempla cláusulas de reequilibrio económico que se han reflejado en el análisis de la valoración.
- Respecto a las participaciones en empresas asociadas no se ha identificado deterioro.

Las principales hipótesis utilizadas para la valoración a efectos de los test de deterioro, quedan detalladas en Nota 8 de las Cuentas anuales consolidadas. Considerando que el cambiante entorno actual dificulta enormemente realizar estimaciones, en Aena se ha considerado, para realizar estos test de deterioro, la sensibilidad más pesimista basada en la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2027, con un nivel de tráfico para 2021 de un -65 % respecto a 2019. Adicionalmente, se ha considerado un escenario más optimista en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2025, y el tráfico de 2021 sería de un -50 % respecto al de 2019.

El **EBITDA** del ejercicio (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización) se ha situado en 714,6 millones de euros. Ha disminuido en 2.051,7 millones de euros (-74,2% interanual), reflejando la evolución negativa de la actividad, así como el impacto de los deterioros reconocidos en aplicación de la NIC 36, por un importe neto de 108,8 millones de euros (sin impacto en caja). La corrección valorativa se ha registrado en el epígrafe "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de resultados.

Este EBITDA incluye 620,3 millones de euros correspondientes a los ingresos por las RMGA del ejercicio 2020 que son objeto de la propuesta formulada por Aena a los operadores comerciales, según se ha indicado anteriormente.

El **resultado antes de impuestos** refleja una pérdida de 212,6 millones de euros, frente al beneficio de 1.882,8 millones de euros registrado en 2019.

El **resultado neto** se ha cerrado con una pérdida de 126,8 millones de euros, frente al beneficio neto de 1.442,0 millones de euros registrado en 2019.

Excluyendo el impacto de los deterioros, el resultado neto del ejercicio se situaría en -51,0 millones de euros.

Por lo que se refiere al **flujo de caja operativo**, se ha reducido hasta 146,2 millones de euros, reflejando una disminución interanual de 1.968,1 millones de euros (-93,1%).

En cuanto a la **posición financiera**, la ratio de deuda financiera neta contable consolidada (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. ha aumentado hasta 8,1x (2,3x al 31 de diciembre de 2019).

Aena tiene firmados con BEI, ICO, Unicaja y FMS préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2020 de 5.800 millones de euros, que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

- Deuda Financiera Neta/EBITDA debe ser menor o igual a 7,0x
- EBITDA/Gastos Financieros debe ser mayor o igual a 3,0x.

Estos *covenants* se revisan cada año en junio y diciembre teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses, y la deuda financiera neta a cierre del periodo.

Como consecuencia de la excepcional situación provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a 31 de diciembre de 2020 la ratio máxima de 7,0x Deuda Financiera Neta/EBITDA se ha excedido.

Ante la previsión de esta ruptura, Aena obtuvo el 1 de diciembre de 2020 dispensas del cumplimiento de las ratios financieras de todas las entidades financieras afectadas. Estas dispensas tienen un plazo de, hasta al menos, el 30 de junio de 2022. De conformidad con los términos previstos, las entidades renuncian a ejercitar su derecho a declarar el vencimiento anticipado ante el eventual incumplimiento de la mencionada ratio.

Las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de la Compañía:

- Fitch, la calificación "A" a largo plazo y "F1" de corto plazo, con fecha 3 de abril. La perspectiva a largo plazo fue revisada el 28 de agosto desde estable a negativa, reflejando los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.

- El 24 de junio, Moody's confirmó la calificación a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) "A3" y la perspectiva, revisada el 31 de marzo desde estable a negativa, reflejando los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.

En relación con el **programa de inversiones**, el importe pagado en el período ha ascendido a 503,2 millones de euros (521,6 millones de euros en 2019).

La inversión pagada correspondiente a la red de aeropuertos en España ha sido de 490,2 millones de euros (incluyendo 0,4 millones de euros de AIRM), al Aeropuerto London Luton 10,6 millones de euros y a ANB 2,4 millones de euros.

En el ámbito de las medidas adoptadas por Aena para mitigar el impacto de la drástica reducción de la actividad en la liquidez de la Compañía, Aena suspendió temporalmente el programa de inversiones, estimando una reducción mensual de las salidas de caja promedio de aproximadamente 52 millones de euros. Desde junio, se reinició la ejecución del plan de inversiones de 2020 y como consecuencia de la suspensión temporal, el importe de inversión ejecutada se ha situado en 435,7 millones de euros.

En relación a las medidas sanitarias implementas durante 2020 debido a la COVID-19, se han realizado inversiones en activos fijos por importe de 9,8 millones de euros.

Los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 también se han visto reflejados en la **evolución de la cotización de la acción** de Aena. Durante el período, ha fluctuado entre un mínimo de 91,90 euros y un máximo de 174,50 euros, cerrando el período en 142,20 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 16,6%, en línea con la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una pérdida del 15,5%.

En relación al **Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) para el período 2017-2021**, con fecha 1 de marzo de 2020 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2020, basadas en la reducción del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020 en un 1,44% (10,27 euros por pasajero) respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero).

Con fecha 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprobó las tarifas correspondientes al año 2021, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2021, basadas en la congelación del IMAAJ de 2021 respecto al IMAAJ de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero. Este hecho se comunicó a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), a las asociaciones de usuarios y a la Dirección General de Aviación Civil el 30 de diciembre de 2020.

El 12 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021. En la citada Resolución, declara aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena, dado que el IMAAJ de 2021 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

En relación al proceso de elaboración del DORA para el segundo periodo regulatorio (2022-2026), se está desarrollando el proceso de consultas con las compañías aéreas que finalizará con fecha límite 15 de marzo de 2021, en la que Aena remitirá su propuesta final. La Ley 18/2014 establece que la fecha límite para la aprobación final por el Consejo de Ministros es el 30 de septiembre de 2021.

2. Datos de actividad

2.1. Tráfico de la red de aeropuertos en España

El volumen de pasajeros de los aeropuertos de la red ha registrado en 2020 una caída interanual del 72,4% que ha supuesto una pérdida de 199,2 millones de pasajeros.

El descenso del tráfico se agudizó en el mes de marzo debido a la propagación de la COVID-19 y a las restricciones a la movilidad, tanto en España como en el resto del mundo. La tendencia negativa continuó en los meses siguientes y el tráfico en el segundo trimestre se redujo un 98,1%.

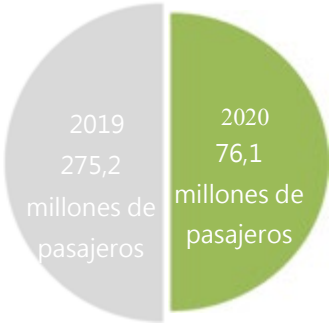
Aena centró los esfuerzos de sus aeropuertos en la operación de vuelos esenciales para garantizar la llegada de material sanitario y de productos para el abastecimiento de la población, así como en facilitar el retorno de los ciudadanos españoles y la salida de los extranjeros no residentes hacia sus países de origen.

La movilidad sin restricciones dentro de las fronteras españolas quedó reestablecida el 21 de junio con la finalización del Estado de Alarma decretado por el Gobierno de España el 14 de marzo. Las restricciones de viaje con los países asociados al espacio Schengen y los Estados miembros de la Unión Europea se levantaron el 30 de junio, y desde el 2 de julio, España (y los Estados miembros de la Unión Europea) comenzaron a reabrir gradualmente sus fronteras, tanto a los extranjeros no comunitarios como a los propios ciudadanos de la Unión Europea.

El empeoramiento de la situación epidemiológica y la aparición de rebrotes durante los meses de verano, llevó a los gobiernos de los distintos países europeos a endurecer las restricciones a la movilidad y a adoptar medidas cada vez más severas desde el mes de agosto. En el tercer trimestre, el volumen de pasajeros sufrió una caída interanual del 75,1%. Los niveles de tráfico del verano de 2020 no respondieron a lo que hubiera sido la expectativa razonable.

El número de casos notificados de COVID-19 ha continuado aumentando en los últimos meses del año y las restricciones establecidas a la movilidad nacional e internacional se han endurecido. Consecuentemente, el tráfico del cuarto trimestre ha reflejado un descenso del 81,7%.

Actualmente no se observan signos de recuperación en el tráfico a corto plazo, por lo que no es posible anticipar en qué momento se iniciará la recuperación.



-72,4%

Pasajeros 2020

2019: +4,4%

-53,4%

Aeronaves 2020

2019: +2,6%

-26,3%

Mercancías 2020

2019: +5,7%

2.2. Análisis del tráfico aéreo por aeropuertos y aerolíneas

La evolución del tráfico en el año 2020 se detalla a continuación por aeropuertos y grupos de aeropuertos:

Respecto a la distribución geográfica, cabe señalar que el tráfico nacional (-60,5%) se ha comportado mejor que el internacional (-77,8%).

Distribución del tráfico por áreas geográficas

	PASAJEROS (MILLONES) 2020	VARIACIÓN INTERANUAL %	CUOTA S/TOTAL
EUROPA [1]	36,6	-77,9%	48,1%
ESPAÑA	34,0	-60,5%	44,6%
LATINOAMÉRICA	2,4	-71,8%	3,1%
NORTEAMÉRICA [2]	1,1	-83,7%	1,5%
ÁFRICA	1,1	-72,6%	1,4%
ORIENTE MEDIO	0,8	-79,1%	1,0%
ASIA Y OTROS	0,2	-84,3%	0,3%
Total	**76,1**	-72,4%	100,0%

[1] Excluye España.

[2] Norteamérica incluye: Estados Unidos, Canadá y México.

Análisis del tráfico aéreo por aeropuertos y grupo de aeropuertos

	PASAJEROS			AERONAVES			AEROLÍNEAS		
	MILLONES	VARIACIÓN [1] INTERANUAL %	CUOTA S/TOTAL	MILES	VARIACIÓN [1] INTERANUAL %	CUOTA S/TOTAL	TONELADAS	VARIACIÓN [1] INTERANUAL %	CUOTA S/TOTAL
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	17,1	-72,3%	22,5%	165,7	-61,1%	15,1%	401.133	-28,4%	50,9%
JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT	12,7	-75,8%	16,7%	122,6	-64,4%	11,1%	114.263	-35,4%	14,5%
PALMA DE MALLORCA	6,1	-79,4%	8,0%	76,9	-64,6%	7,0%	6.733	-25,4%	0,9%
TOTAL GRUPO CANARIAS	**17,0**	**-62,3%**	**22,3%**	**218,0**	**-46,9%**	**19,8%**	**25.638**	**-31,1%**	**3,3%**
TOTAL GRUPO I	**18,8**	**-73,4%**	**24,7%**	**244,6**	**-56,7%**	**22,2%**	**28.747**	**-18,5%**	**3,6%**
TOTAL GRUPO II [2]	**3,7**	**-72,9%**	**4,9%**	**112,5**	**-41,2%**	**10,2%**	**146.962**	**-21,2%**	**18,7%**
TOTAL GRUPO III	**0,6**	**-63,2%**	**0,8%**	**160,9**	**-21,9%**	**14,6%**	**64.372**	**-0,5%**	**8,2%**
TOTAL	**76,1**	**-72,4%**	**100,0%**	**1.101,2**	**-53,4%**	**100,0%**	**787.848**	**-26,3%**	**100,0%**

Datos de tráfico pendientes de cierre definitivo, no sujetos a variaciones significativas.

[1] Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

[2] Incluye los datos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM): 217.912 pasajeros y 2.812 movimientos de aeronaves.

El tráfico internacional se ha visto afectado desde finales del mes de agosto por el empeoramiento de la situación epidemiológica, la cual ha llevado a los gobiernos de distintos países europeos a adoptar restricciones a la movilidad más severas, incluyendo a España en la recomendación de destinos a los que no viajar y al requerimiento de cuarentenas para la entrada de pasajeros procedentes de España.

Estos efectos se reflejan en los datos del tráfico por países que se muestran a continuación:

Distribución del tráfico área por países

	PASAJEROS (MILLONES)		VARIACIÓN INTERANUAL		CUOTA S/TOTAL	
	2020	2019	%	PASAJEROS	**2020**	2019
ESPAÑA	**34,0**	85,9	-60,5%	-52,0	**44,6%**	31,2%
REINO UNIDO	**8,3**	44,9	-81,6%	-36,6	**10,9%**	16,3%
ALEMANIA	**6,6**	29,1	-77,2%	-22,5	**8,7%**	10,6%
FRANCIA	**3,8**	14,0	-72,7%	-10,2	**5,0%**	5,1%
ITALIA	**3,4**	16,3	-79,2%	-12,9	**4,5%**	5,9%
HOLANDA	**2,4**	8,8	-72,2%	-6,4	**3,2%**	3,2%
BELGICA	**1,8**	6,3	-71,2%	-4,5	**2,4%**	2,3%
SUIZA	**1,5**	6,4	-76,8%	-4,9	**2,0%**	2,3%
PORTUGAL	**1,4**	5,7	-74,7%	-4,2	**1,9%**	2,1%
SUECIA	**0,9**	3,7	-74,9%	-2,8	**1,2%**	1,3%
IRLANDA	**0,8**	4,7	-82,9%	-3,9	**1,1%**	1,7%
DINAMARCA	**0,7**	3,1	-77,1%	-2,4	**0,9%**	1,1%
ESTADOS UNIDOS	**0,7**	5,0	-85,8%	-4,3	**0,9%**	1,8%
MARRUECOS	**0,7**	2,4	-70,1%	-1,7	**0,9%**	0,9%
POLONIA	**0,6**	2,3	-72,4%	-1,7	**0,8%**	0,8%
TOTAL TOP 15	**67,7**	238,6	-71,6%	-170,8	**89,0%**	86,7%
RESTO DE PAÍSES	**8,3**	36,7	-77,3%	-28,4	**11,0%**	13,3%
TOTAL PASAJEROS	**76,1**	**275,2**	**-72,4%**	**-199,2**	**100,0%**	**100,0%**

En cuanto al tráfico de pasajeros por compañía aérea, a continuación se muestra el descenso generalizado de su actividad durante el año:

Distribución del tráfico aéreo por aerolíneas

	PASAJEROS (MILLONES)		VARIACIÓN INTERANUAL		CUOTA S/TOTAL	
	2020	2019	%	PASAJEROS	**2020**	2019
RYANAIR [1]	**13,6**	50,0	-72,9%	-36,4	**17,8**	18,2
VUELING	**12,8**	42,7	-70,0%	-29,9	**16,8**	15,5
AIR EUROPA	**6,5**	19,0	-66,0%	-12,6	**8,5**	6,9
IBERIA	**6,2**	20,7	-69,9%	-14,4	**8,2**	7,5
GRUPO BINTER[2]	**4,5**	7,7	-41,7%	-3,2	**5,9**	2,8
IBERIA EXPRESS	**3,9**	10,3	-62,4%	-6,4	**5,1**	3,7
EASYJET[3]	**3,6**	17,9	-79,6%	-14,2	**4,8**	6,5
AIR NOSTRUM	**3,2**	8,9	-63,7%	-5,7	**4,3**	3,2
NORWEGIAN AIR[4]	**1,3**	8,9	-85,5%	-7,6	**1,7**	3,2
JET2.COM	**1,3**	8,0	-84,4%	-6,8	**1,6**	2,9
LUFTHANSA	**1,2**	4,5	-74,4%	-3,3	**1,5**	1,6
EUROWINGS	**1,1**	5,6	-79,7%	-4,5	**1,5**	2,0
TRANSAVIA	**1,0**	3,8	-73,1%	-2,8	**1,3**	1,4
WIZZ AIR[5]	**0,9**	2,7	-64,3%	-1,7	**1,2**	1,0
VOLOTEA	**0,9**	1,8	-52,2%	-0,9	**1,1**	0,7
TOTAL TOP 15	**62,0**	212,6	-70,8%	-150,6	**81,5**	77,2
RESTO DE COMPAÑÍAS AÉREAS	**14,0**	62,6	-77,6%	-48,6	**18,5**	22,8
TOTAL PASAJEROS	**76,1**	275,2	-72,4%	-199,2	**100,0**	100,0
TOTAL PASAJEROS BAJOS COSTE	**42,4**	158,6	-73,3%	-116,2	**55,7**	57,6

[1] Incluye Ryanair Ltd. y Ryanair Sun, S.A.

[2] Incluye Binter Canarias, Naysa y Canarias Airlines.

[3] Incluye Easyjet Switzerland, S.A., Easyjet Airline Co. LTD. y Easyjet Europe Airline GMBH.

[4] Incluye Norwegian Air International, Norwegian Air Shuttle A.S. y Norwegian Air UK

[5] Incluye Wizz Air Hungary, Wizz Air Ukraine, Wizz Air UK LTD. y Wizz Air Bulgaria

Incentivo comercial aeronáutico COVID-19

Con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ofrece un incentivo comercial que estimula la programación de operaciones por parte de las aerolíneas, con independencia del número de pasajeros.

Desde el 1 de julio de 2020 el incentivo se aplicaba sobre el porcentaje de recuperación de operaciones con respecto al mismo mes de 2019, siempre que se superaran unos umbrales determinados. Cada aerolínea podía devengar un descuento del 75% o del 100% sobre la tarifa media mensual de aterrizaje, por todas aquellas operaciones mensuales realizadas en los aeropuertos de la red que superen los niveles de recuperación fijados.

Para la temporada de invierno, el Consejo de Administración aprobó un nuevo incentivo. Esta medida, aplicable entre noviembre de 2020 y marzo de 2021, incentiva todos los movimientos operados y no solo los adicionales a determinado umbral, siempre y cuando la compañía aérea alcance por lo menos un 20% de recuperación con respecto al mismo mes de la temporada de invierno anterior.

2.3. Presencia internacional

La participación de Aena fuera de España se extiende a 21 aeropuertos: 12 en México, 2 en Colombia, 1 en Reino Unido y 6 en Brasil. A través de GAP en los aeropuertos de Montego Bay y de Kingston en Jamaica.

La evolución del tráfico en dichos aeropuertos ha sido la siguiente:

Tráfico de pasajeros en los aeropuertos participados

				PARTICIPACIÓN	
MILLONES DE PASAJEROS	**2020**	2019	VARIACIÓN INTERANUAL %	DIRECTA	INDIRECTA
LONDON LUTON (REINO UNIDO)	**5,5**	18,0	-69,6%	51,0%	
AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL S.A.[2] (BRASIL)	**7,8**	13,8	-44,0%	100,0%	
GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO, S.A.B. DE C.V [3] (MÉXICO)	**27,3**	48,7	-43,9%		5,8%
AEROCALI (CALI, COLOMBIA)	**2,0**	5,7	-64,2%	50,0%	
SACSA (CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA)	**1,9**	5,8	-66,7%	37,9%	
TOTAL	**44,4**	92,0	-51,7%		

(1) Porcentajes de variación calculados en pasajeros.

(2) Los datos de 2020 corresponden al año completo. No están ajustados a la fecha de inicio de las operaciones en cada aeropuerto.

(3) GAP incluye el tráfico del aeropuerto de Montego Bay y Kingston

Aeropuerto London Luton

El impacto de la COVID-19 en la actividad en Luton empezó a ponerse de manifiesto a partir del 11 de marzo, terminando el mes casi sin tráfico. La situación continuó durante los meses siguientes. En el mes de junio el aeropuerto comenzó a mostrar signos de recuperación de la actividad, destacando el impulso de los vuelos de Wizz Air, especialmente durante los primeros meses del verano. Sin embargo, la reactivación del tráfico se ha visto lastrada por la evolución de la pandemia en el Reino Unido, así como en los países con los que el aeropuerto mantiene vuelos, que han determinado restricciones con determinados países. Asimismo, las cuarentenas impuestas por el Gobierno de Reino Unido a los pasajeros procedentes de países con elevados niveles de contagio, la exigencia de test negativos para poder volar y los confinamientos decretados para la población británica han impactado en la actividad del aeropuerto.

El último trimestre de 2020 estuvo marcado por el confinamiento decretado por el gobierno de Reino Unido entre el 5 de noviembre y el 2 de diciembre. Fue seguido por la elevación del nivel de restricciones del área de Londres (riesgo muy alto) a mediados de diciembre y ha finalizado con un nuevo decreto de confinamiento a partir del 4 de enero de 2021.

El año 2020 se ha cerrado con 5,5 millones de pasajeros, que supone una caída interanual del 69,6% y una pérdida de 12,5 millones de viajeros.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se registraron en el año 63.593 operaciones (-55,0% interanual) y 32.693 toneladas de mercancías (-17,5% interanual).

El Aeropuerto London Luton ha implementado las orientaciones del Gobierno de Reino Unido en materia de seguridad:

- Limpieza mejorada en la terminal.
- Instalación de unidades de desinfección de manos.
- Instalación de señalización para que los pasajeros puedan mantener la distancia de seguridad.
- Mostrar la información de salud pública más reciente en todo el aeropuerto, incluidos anuncios regulares.
- Uso de mascarillas en el recinto aeroportuario.
- Posibilidad de realizar test COVID en el propio aeropuerto.

En relación a la activación del Brexit, cabe señalar que no se han producido incidencias operativas tras el acuerdo con la UE.

Finalmente, es relevante indicar que se ha formalizado la presentación al Municipio de Luton de la solicitud de ampliación de la capacidad del aeropuerto a 19 millones de pasajeros (18 millones de pasajeros es la capacidad actual). El siguiente paso es la realización por el London Borough Council de una consulta pública sobre el mismo.

Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB)

Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. resultó ganadora de la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos del denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil (Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte) en la subasta celebrada el 15 de marzo de 2019. La sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. se constituyó con fecha 30 de mayo de 2019.

La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, se activó el 9 de octubre de 2019. Durante 2019, la operación de los aeropuertos siguió siendo realizada por el gestor público brasileño Infraero y, de acuerdo al contrato de concesión, desde enero de 2020 ANB asumió progresivamente las operaciones de los aeropuertos del Grupo:

- Aeropuerto de Juazeiro do Norte-Orlando Bezerra de Menezes el 13 de enero de 2020.
- Aeropuerto de Campina Grande-Presidente João Suassuna el 16 de enero de 2020.
- Aeropuerto de Maceió-Zumbí dos Palmares el 13 de febrero de 2020.
- Aeropuerto Internacional Santa María-Aracajú e el n 20 de febrero de 2020.
- Aeropuerto Internacional de João Pessoa-Presidente Castro Pinto el 24 de febrero de 2020.
- Aeropuerto Internacional de Recife/Guararapes-Gilberto Freyre el 3 de marzo de 2020.

Estos aeropuertos registraron en el año 2020 un volumen de pasajeros de 7,8 millones que supone una caída interanual del 44,0% y una pérdida de 6,1 millones de pasajeros. Teniendo en cuenta que ANB fue asumiendo progresivamente la gestión de los aeropuertos entre los meses de enero y marzo, el volumen de pasajeros efectivamente operados ha sido de 5,3 millones.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga, se registraron en el año 83.727 operaciones (-38,6% interanual) y 58.396 toneladas de mercancías (-8,0% interanual).

MILLONES DE PASAJEROS	2020	2019
RECIFE	**4,8**	8,6
MACEIÓ	**1,2**	2,1
JOÃO PESSOA	**0,8**	1,3
ARACAJÚ	**0,6**	1,1
JUAZEIRO DO NORTE	**0,3**	0,5
CAMPINA GRANDE	**0,1**	0,1
TOTAL	**7,8**	**13,8**

El Estado de Calamidad Pública decretado por el Gobierno Federal el 20 de marzo ha estado en vigor hasta el 31 de diciembre de 2020. Asimismo, la Emergencia en Salud Pública de Importancia Nacional, declarada en febrero por el Ministerio de Salud y que sustenta las acciones urgentes de prevención y control de riesgos a la salud pública, permanece en vigor de forma indefinida.

Ante estas circunstancias, las medidas adoptadas por ANB para reducir los impactos de la COVID-19 han contemplado la reducción significativa de los horarios de apertura de cinco de los aeropuertos, en coordinación con las aerolíneas y las autoridades reguladoras. Durante el segundo y tercer trimestre, únicamente el aeropuerto de Campina Grande quedó sin demanda de vuelos regulares, recuperándola en septiembre 2020. El Aeropuerto de Recife mantuvo su operativa H24 y los cuatro restantes operaron con un horario reducido suficiente para atender la demanda existente de la forma más eficiente posible. En el cuarto trimestre, también los aeropuertos de Maceió, Joao Pessoa y Aracajú recuperaron el horario operativo anterior a la pandemia, acompañando la recuperación de la actividad.

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

El tráfico de pasajeros de GAP se ha situado en 27,3 millones de pasajeros en 2020, lo que representa una caída interanual del 43,9%. Estas cifras reflejan el descenso del 39,8% registrado en el tráfico nacional y del 49,4% en el internacional.

El 30 de marzo, el gobierno mejicano declaró la emergencia sanitaria en el país por causa de fuerza mayor. Esta declaración trajo como consecuencia la suspensión inmediata de actividades no esenciales en los sectores público, privado y social hasta el 30 de abril. A partir de junio, las aerolíneas comenzaron a reanudar e incrementar las frecuencias de sus vuelos nacionales e internacionales en México.

En Jamaica, el gobierno suspendió todos los vuelos internacionales de llegada a partir del 25 de marzo, con la excepción del transporte de carga y mercancías. Tras la apertura de las fronteras, desde el mes de junio aterrizan nuevamente vuelos internacionales en los aeropuertos de Montego Bay y Kingston.

En todos los aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Pacífico se están siguiendo protocolos de seguridad sanitaria y todos están certificados según el programa de Acreditación de Medidas Sanitarias para Aeropuertos de ACI (Airport Health Accreditation).

El 25 de marzo, considerando las circunstancias y las disrupciones operativas imperantes a nivel nacional y global, GAP anunció las medidas aprobadas por el Consejo de Administración. En consecuencia, la compañía:

- Está implementado un plan de contención de costes de servicio consistente en la reducción de consumos, servicios de seguridad, limpieza y mantenimiento de acuerdo a la nueva demanda de pasajeros, manteniendo la operación en los mínimos necesarios sin mermar la calidad del servicio y cerrando áreas operacionales que estuvieran sin utilización
- Se han pospuesto inversiones de capital no obligatorias y se ha solicitado a las autoridades aplazamiento de las inversiones comprometidas para el año.

Con fecha 1 de julio, la Asamblea Ordinaria de Accionistas de GAP aprobó el traspaso del beneficio neto del ejercicio 2019 a la cuenta de resultados pendientes de aplicar.

Con fecha de 27 de noviembre GAP ha alcanzado un acuerdo con la autoridad aeronáutica reguladora para la

revisión extraordinaria del marco regulatorio del periodo 2020-24 por el impacto de la pandemia COVID-19 en el sector del transporte aéreo y en sus aeropuertos.

La revisión extraordinaria de los Programas Maestros de Desarrollo (PMDs) para los aeropuertos de México por el periodo 2020-2024 ha aprobado un ajuste a los PMDs, posponiendo las inversiones en aproximadamente 20 meses. Como resultado del ajuste a las inversiones comprometidas, así como del resto de las premisas dentro de la revisión extraordinaria, se han aprobado nuevas "Tarifas Máximas" aplicables por unidad de tráfico.

Con respecto al **Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón** (en Cali, Colombia) gestionado por la Sociedad Aerocali, ha registrado a cierre de 2020 una disminución del volumen de pasajeros del 64,2% interanual. La reducción del tráfico nacional ha sido del 62,8% y del 69,5% la del tráfico internacional.

El **Aeropuerto Internacional Rafael Núñez** (en Cartagena de Indias, Colombia) gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., ha cerrado 2020 con un descenso interanual del volumen de pasajeros del 66,7%. El tráfico nacional ha caído un 66,4% y el internacional un 67,9%.

En cuanto a las medidas tomadas por el Gobierno colombiano en respuesta a la crisis mundial de la COVID-19 respecto del tráfico aéreo, cabe indicar que decretó la cancelación de todos los vuelos internacionales desde el 23 marzo y la cancelación de los nacionales desde el 25 de marzo. Los vuelos nacionales se reanudaron el 1 de septiembre mientras que los internacionales empezaron a operar el 19 de septiembre, si bien su recuperación está siendo lenta por las restricciones internacionales. Tras el reinicio del tráfico comercial en Colombia, en los últimos meses del año se han alcanzado cifras de recuperación del tráfico de aproximadamente el 40% en comparación con los meses equivalentes de 2019. La situación de la pandemia en Colombia condicionará la continuación de la recuperación en los primeros meses de 2021.

Tanto en el aeropuerto de Cartagena de Indias como en el de Cali, se están tomando las medidas necesarias para cumplir con las indicaciones sanitarias establecidas por el Gobierno colombiano y con las recomendaciones internacionales. Asimismo, se han adoptado las acciones pertinentes para mitigar el impacto económico en ambas concesiones. Ambos aeropuertos han obtenido el sello de calidad "Check In Certificado" y "Safe Guard", el cual garantiza que cumplen con las directrices de bioseguridad expuestas en la Resolución 0576 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Ante la entrada en Capítulo 11 de Avianca y Latam, en ambas concesiones se mantienen conversaciones con estas aerolíneas para compartir estrategias de recuperación. Durante el mes de septiembre empezaron a operar desde los dos aeropuertos según se levantaron paulatinamente las restricciones y en la actualidad continúan con su recuperación.

Asimismo, es reseñable que el 1 de septiembre finalizó la concesión del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón en Cali y que el 26 de septiembre de 2020 terminó la concesión del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias. Ambos contratos de concesión han sido prorrogados por seis meses de duración, siendo las nuevas fechas previstas de terminación el 1 de marzo y el 25 de marzo de 2021 respectivamente.

Las sociedades Aerocali S.A y Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A están negociando con las autoridades concedentes de los contratos de concesión prórrogas adicionales de duración, que compensen los efectos de la pandemia generada por la COVID-19.

Las negociaciones para el desarrollo de las dos iniciativas privadas (APP) correspondientes a los aeropuertos de Cali y Cartagena de Indias continúan. El objetivo es suscribir sendos contratos de concesión una vez que finalicen las prórrogas de las concesiones actuales y las posibles compensaciones por la pandemia.

2.4. Actividad comercial

La declaración del Estado de Alarma en España condujo al cierre de la mayor parte de los puntos de venta desde el 15 de marzo hasta el 21 de junio, siendo las tiendas de conveniencia, los estancos, farmacias, algún punto de restauración y las máquinas vending los únicos locales que permanecieron abiertos.

A partir del 21 de junio se reinició progresivamente la actividad comercial en los aeropuertos de la red. Acompañando la reapertura, se implementaron diversas medidas encaminadas a facilitar a los pasajeros el paso por las zonas comerciales, tiendas y establecimientos de

restauración. Las medidas puestas en marcha, cumpliendo las indicaciones sanitarias dictadas en cada momento por las autoridades, ofrecen a los viajeros el paso por los espacios comerciales en condiciones de seguridad. Entre estas medidas cabe señalar las siguientes:

- Coordinación con los arrendatarios comerciales de las de aperturas escalonadas adaptadas al movimiento de pasajeros, aforo máximo y medidas de distanciamiento social.
- Coordinación de medidas de protección sanitarias para clientes y empleados, y el control del aforo máximo en las tiendas pasantes y en las tradicionales.
- Adaptación de las salas VIP al nuevo entorno operativo. Definición de las salas abiertas, el horario de apertura, el nivel de servicio, su aforo máximo, así como los nuevos lay-out para cumplir con la distancia de seguridad.
- Campañas de promoción para reactivar la comercialización de las salas VIP y los aparcamientos.
- En la actividad de alquiler de vehículos, los arrendatarios de esta actividad, en colaboración con Aena, han desarrollado e implementado protocolos de seguridad, limpieza e higiene, orientados al incremento del nivel de servicio asociado a la reactivación del tráfico.

Al cierre de 2020, los ingresos de las líneas comerciales se han situado en 1.033,2 millones de euros, reflejando una disminución interanual de 207,9 millones de euros (-16,8%).

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las RMGA.

Estas negociaciones, en las que la Sociedad ha formu lado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, este proceso de negociación ha culminado en la siguiente propuesta realizada el 18 de enero de 2021 a los operadores comerciales de las actividades de duty free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA. Los detalles de dicha propuesta se incluyen en el apartado 11. Hechos posteriores.

No obstante, a la espera de cerrar los acuerdos con aquellos operadores comerciales a los que afecta la citada propuesta y en aplicación de la NIIF 16 "Arrendamientos" se han registrado contablemente ingresos por RMGA correspondientes a 2020 por importe de 620,3 millones de euros, incluidas las correspondientes al periodo del estado de alarma por importe de 198,6 millones de euros, dado que existe un derecho contractual a percibir esas rentas. En el caso de que los contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones anteriormente mencionadas, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por dicha normativa para el caso de modificaciones contractuales. Por tanto, los incentivos y concesiones otorgados que se deriven directamente de la situación adversa ocasionada por la COVID-19 se tratarán como un cambio de estimación de forma prospectiva, desde el momento de la fecha efectiva de la modificación del contrato, reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato.

En consecuencia, los ingresos de las líneas de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración y explotaciones comerciales reflejan el ingreso contable anteriormente indicado.

En aquellas actividades no sujetas a RMGA, los ingresos anuales reflejan los acuerdos alcanzados con los operadores de alquiler de vehículos, así como las medidas adoptadas por Aena al objeto de colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios, para paliar los efectos provocados en su actividad por la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19:

- La exención de rentas fijas durante el período del primer Estado de Alarma a los operadores de la actividad de alquiler de vehículos por importe de 18,6 millones de euros, del cual, a través de la linealización aplicada en virtud de la NIIF 16 "Arrendamientos" se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 4,2 millones de euros.

- Con fechas de 29 y 30 de diciembre, se firmó la novación de la mayor parte de los contratos existentes con los operadores de alquiler de vehículos. En esta novación se establece principalmente que, para el periodo comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2021 (ambos incluidos), el sistema para el cálculo de la renta fija mensual previsto en el anterior contrato se sustituye por uno de renta variable vinculado al número de pasajeros del aeropuerto. Estas condiciones de variabilización de la renta fija se mantendrán hasta el 31 de diciembre de 2021 o hasta que se alcance el 95 % de los pasajeros declarados en el año 2019, lo que antes suceda, momento en el cual se recuperarán las condiciones de renta fija mensual del contrato. Esta modificación del contrato ha supuesto una reducción en la renta del período del 21 de junio de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020 de 28,6 millones de euros que, conforme a la contabilización explicada con anterioridad, permanecen en el balance de situación como cuentas de periodificación a 31 de diciembre de 2020. Tal saldo se cancelará reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento del periodo restante del contrato, hasta el 22 de octubre de 2022.
- Las exenciones parciales de rentas fijas mensuales durante el período de primer estado de alarma correspondientes a arrendamientos dentro del terminal han ascendido a 1,9 millones de euros. Esta medida ha supuesto un descuento del 75% para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes y empresas mantenedoras de handling, de oficinas, almacenes, y mostradores comerciales (incluyendo los mostradores comerciales de los tour-operadores y transportistas). A través de la linealización indicada anteriormente, se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 0,7 millones de euros.

Adicionalmente, Aena aprobó a finales de abril el aplazamiento extraordinario de cobros por un período de seis meses, sujeto a determinadas condiciones, aplicable a los importes facturados desde la fecha del decreto del estado de alarma, 14 de marzo de 2020, y durante un periodo de 3 meses que finalizó el 14 de junio de 2020. En el ámbito de los operadores comerciales, esta medida les ha beneficiado en un importe aplazado de 19,5 millones de euros.

3. Áreas de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

Base de Activos Regulada

La base de activos regulados media al cierre de 2020 se situó en 9.955,4 millones de euros.

Tarifas aeroportuarias 2020

Con fecha 1 de marzo de 2020 entraron en vigor las tarifas aeroportuarias de 2020, basadas en la reducción del ingreso máximo anual ajustado por pasajero (IMAAJ) de 2020 en un 1,44% (10,27 euros por pasajero) respecto al IMAAJ de 2019 (10,42 euros por pasajero).

Tarifas aeroportuarias 2021

Según lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), y para la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2021, durante los meses de octubre a diciembre de 2020 tuvo lugar el proceso de consulta entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos.

En el transcurso de dicho proceso, Aena facilitó a los usuarios y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que ejerce las funciones de Autoridad de Supervisión Independiente, la información requerida por la normativa y una propuesta de tarifas que daba cumplimiento a los requisitos establecidos tanto en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) como en la Ley 18/2014.

Los usuarios convocados por Aena para participar en el proceso de consulta pertenecen a las siguientes asociaciones y compañías aérea:

- IATA: International Air Transport Association
- A4E: Airlines for Europe
- AIRE: Airlines International Representation in Europe
- ALA: Asociación de Líneas Aéreas
- AECA: Asociación Española de Compañías Aéreas
- AOC España: Comité de Operadores de Líneas Aéreas
- RACE: Real Aeroclub de España
- RFAE: Real Federación Aeronáutica Española
- AOPA: Asociación de Pilotos Propietarios de Aeronaves
- ASEATA (Asociación de Empresas de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos)
- Ryanair
- Norwegian
- Jet2.com
- EasyJet
- Vueling

Asimismo, la CNMC, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), asistieron a las reuniones como observadores de este proceso.

La primera reunión del proceso de consulta se mantuvo el 2 de octubre, y la segunda se celebró el 13 de noviembre.

Con fecha 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprobó las tarifas correspondientes al año 2021, que entrarán en vigor el 1 de marzo de 2021, basadas en la congelación del IMAAJ de 2021 respecto al IMAAJ de 2020, quedando establecido en 10,27 euros por pasajero. Este hecho se comunicó a la CNMC, a las asociaciones de usuarios y a la Dirección General de Aviación Civil el 30 de diciembre de 2020.

El 12 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021. En la citada Resolución, la CNMC declara aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena, dado que el IMAAJ de 2021 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

Proceso de consulta

Actualmente Aena se encuentra inmersa en el proceso de elaboración del DORA para el segundo periodo regulatorio (2022-2026), cuya propuesta debe ser enviada a la Dirección General de Aviación Civil antes del 15 de marzo de 2021.

Cumpliendo con lo establecido en la normativa (Ley 18/2014 y Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias), se está celebrando conjuntamente el proceso de consulta entre Aena y las asociaciones de compañías aéreas usuarias de los aeropuertos sobre la propuesta de Aena del Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 y sobre la actualización de las tarifas aeroportuarias de 2022.

La primera reunión, con la cual se inició el proceso de consulta, tuvo lugar el 22 de diciembre de 2020.

Se espera que este proceso de consultas se desarrolle hasta el 15 de marzo de 2021, fecha en la que Aena remitirá su propuesta final del DORA II. A continuación, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), como organismo regulador, solicitará los correspondientes informes preceptivos tanto a la Comisión Nacional de los Mercados y Competencia (aspectos económicos de la propuesta), a la Agencia Estatal para la Seguridad Aérea (aspectos técnicos y operativos) y a la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. La Ley establece que la fecha límite para la aprobación final por el Consejo de Ministros es el 30 de septiembre de 2021.

Actividad aeronáutica

La actividad de Aena continúa muy condicionada por la COVID-19 a nivel operativo. Actualmente no se observan signos recuperación en el tráfico a corto plazo y no hay visibilidad sobre el momento en que se iniciará.

Para acompañar la evolución del tráfico, Aena continúa adaptando sus medios e instalaciones a las necesidades operativas, en sintonía con las medidas tomadas por el Gobierno de España.

En estrecha relación con el ajuste de capacidad realizado en los aeropuertos, Aena mantienen su Plan de ahorro de costes al objeto de proteger la caja. Este Plan está basado en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos no imprescindibles y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales en función de las necesidades.

Con el objetivo de la seguridad de pasajeros y trabajadores, en coordinación con las autoridades sanitarias y del transporte del Gobierno de España, así como con los Estados Miembros de la UE y las asociaciones internacionales de aeropuertos (ACI) y de aerolíneas (IATA), Aena sigue implementando en los aeropuertos de la red todas las recomendaciones sobre limpieza, distancia de seguridad, higiene y comunicación marcadas por EASA (Agencia Europea de Seguridad Aérea) y ECDC (Centro Europeo para el Control y la Prevención de Enfermedades).

Desde el 15 de mayo, el Ministerio de Sanidad, a través de Sanidad Exterior, requiere controles sanitarios de llegada a pasajeros procedentes del extranjero. Para llevar a cabo estos controles, el Ministerio de Sanidad cuenta con el apoyo de Aena, tanto con medios humanos como tecnológicos.

Como consecuencia de los controles sanitarios y operativos implementados por Aena durante 2020, la Compañía ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 53 millones de euros registrados en el epígrafe "Otros resultados" de la Cuenta de resultados. Adicionalmente, se han realizado inversiones en activos fijos por importe de 9,8 millones de euros.

El Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar en el marco del DORA los costes en los que incurra, como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19.

Si estos costes no pudieran recuperarse en el marco del DORA 2017-2021 podrán ser recuperados, debidamente capitalizados, en cualquiera de los siguientes DORA. En este caso, la tarifa no estará sujeta al límite máximo de crecimiento del 0%, el déficit acumulado en el DORA 2017-2021 podrá ser trasladado al DORA 2022-2026 y el déficit acumulado en el DORA 2022-2026 podrá ser trasladado al quinquenio siguiente.

Asimismo, hay que señalar que Aena ha adoptado medidas para colaborar con las empresas que prestan servicios en los aeropuertos, clientes y arrendatarios, que ante la situación generada por el COVID-19 se enfrentan a tensiones de liquidez. A finales del mes de abril, se aprobó el aplazamiento extraordinario de cobros por

un período de seis meses, sujeto a determinadas condiciones, aplicable a los importes facturados desde la fecha del decreto del Estado de Alarma, 14 de marzo de 2020, y durante un periodo de 3 meses que finalizó el 14 de junio.

En el ámbito de los servicios aeronáuticos, dicho aplazamiento ha sido de aplicación a los importes facturados por los conceptos de:

- Estacionamientos de aeronaves
- Aterrizaje y Servicios de tránsito de aeródromo
- Pasajeros, PMRs y seguridad
- Uso de pasarelas telescópicas
- Combustibles y lubricantes
- Servicios de asistencia en tierra
- Servicios meteorológicos

El importe total aplazo por diferentes conceptos del que se han beneficiado las aerolíneas, ha ascendido a 82,2 millones de euros.

En relación al BREXIT, Aena ha formado parte de distintos grupos de trabajo junto con el Ministerio del Interior para evaluar las posibles afecciones tras su entrada en vigor. Así, se han rediseñado los puestos de control fronterizos según los nuevos requisitos aplicables a los ciudadanos del Reino Unido.

Igualmente, es relevante mencionar que la Comisión Europea ha autorizado el uso de los sistemas de control de paso automáticos ABC a los ciudadanos del Reino Unido. Dicha autorización fue el resultado de un trabajo de análisis conjunto, realizado por parte de la Comisaría Nacional de Extranjería y Fronteras de la Policía nacional y Aena.

Siguiendo las instrucciones de los Ministerios de Sanidad y Agricultura, Aena ha revisado y reforzado el despliegue de información relativa a las restricciones existentes en cuanto a productos de origen animal, vegetales y animales de compañía procedentes de terceros países. Varios aeropuertos han coordinado la respuesta a los requerimientos necesarios para ser autorizados como Punto de Entrada de Viajeros (PEV) de animales de compañía procedentes de terceros países. Los aeropuertos de Lanzarote, Fuerteventura, Girona,

Sevilla, Jerez ya han tramitado la solicitud de autorización al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

A continuación, se resumen las cifras de la actividad aeronáutica:

Cifras más significativas de la actividad aeronáutica

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
INGRESOS ORDINARIOS	937.700	2.851.793	-1.914.093	-67,1%
PRESTACIONES PATRIMONIALES[1]	901.146	2.776.091	-1.874.945	-67,5%
PASAJEROS	350.480	1.287.193	-936.713	-72,8%
ATERRIZAJES	263.902	746.274	-482.372	-64,6%
SEGURIDAD	115.404	442.869	-327.465	-73,9%
PASARELAS TELESCÓPICAS	45.199	101.183	-55.984	-55,3%
HANDLING	40.713	108.937	-68.224	-62,6%
CARBURANTE	11.387	33.072	-21.685	-65,6%
ESTACIONAMIENTOS	70.564	44.714	25.850	57,8%
CATERING	3.497	11.849	-8.352	-70,5%
RESTO DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS[2]	36.554	75.702	-39.148	-51,7%
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	48.157	49.303	-1.146	-2,3%
TOTAL INGRESOS	985.857	2.901.096	-1.915.239	-66,0%
TOTAL GASTOS (INCLUYE AMORTIZACIÓN)	-1.758.818	-1.902.699	-143.881	-7,6%
EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)	-161.316	1.605.305	-1.766.621	-110,0%

(1) Los importes de las líneas de ingresos de Pasajeros, Aterrizajes y Seguridad incluyen los incentivos comerciales: -11,5 millones de euros en 2020 (-26,1 millones de euros en 2019).
(2) Incluye: Mostradores de facturación, Utilización de pasarelas de 400 Hz, Servicio Contraincendios, Consignas y Otros Ingresos.

El drástico descenso del tráfico de pasajeros debido a las restricciones a la movilidad impuestas en España y en el resto del mundo como consecuencia de la propagación de la COVID-19, se refleja en la disminución de los ingresos ordinarios de la actividad aeronáutica.

Adicionalmente, los menores ingresos del período están afectados por la exención del pago de las tarifas de aterrizaje y tránsito aéreo aplicada durante el Estado de Alarma a aquellas aeronaves que transportaran al menos un 50% de carga de material sanitario necesario para luchar contra la pandemia. Si además de material sanitario, transportaban otro material no sanitario (fuere cual fuere esa carga), la exención del pago aplicaba sólo al porcentaje de la tarifa correspondiente a material sanitario. Esta medida se extendió hasta el 5 de julio.

El efecto neto de los incentivos al tráfico ha supuesto un menor ingreso de 11,5 millones de euros. Este importe incluye el devengo de los incentivos comerciales destinados a estimular la programación de operaciones por parte de las aerolíneas (20,4 millones de euros), el incentivo provisionado en enero y febrero por la temporada de invierno (3,4 millones de euros), el ajuste de la provisión de incentivos por crecimiento debido a que, como consecuencia de la drástica disminución del tráfico de pasajeros, muchas aerolíneas dejaron de cumplir los requisitos necesarios para devengarlos (10,5 millones de euros) y la regularización de provisiones de años anteriores (1,8 millones de euros).

La bonificación por pasajero en conexión ha supuesto en 2020 un importe de 21,6 millones de euros, frente a 77,7 millones de euros en 2019.

En cuanto al desarrollo en 2020 de los servicios aeronáuticos en los aeropuertos de la red, cabe destacar las siguientes actuaciones:

Servicios al pasajero

En el ámbito del Plan Estratégico de Limpieza (PEL), se encuentra a punto de finalizar la licitación de la fase V, iniciada en diciembre del 2019. El importe total de licitación es de 4,0 millones de euros anuales, lo que supone un incremento del 15,3% respecto a los importes del expediente anterior.

Los nuevos contratos tienen como objetivo principal mejorar la calidad ofrecida a los pasajeros, cumpliendo con los estándares establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA). Establecen un modelo que potencia los valores de calidad, eficiencia y flexibilidad, además de modernizar el servicio a través de una plataforma digital de resolución de incidencias en tiempo real.

En los últimos meses, el PEL se ha reforzado por alguna de las medidas contenidas en el Plan de Recuperación Operativa. Dicho Plan está permitiendo que la reanudación de la actividad en los aeropuertos se haga manteniendo un estricto nivel de servicio para los pasajeros, así como para los trabajadores del aeropuerto, complementado la limpieza habitual con una higienización continua de las instalaciones.

Los planes de servicio implementados y el PEL, están adaptados a la realidad actual que requiere un refuerzo de las frecuencias de limpieza para mantener las condiciones higiénicas y sanitarias en el entorno aeroportuario. Las frecuencias están siendo redimensionadas constantemente atendiendo a las variaciones del tráfico de pasajeros. Adicionalmente, se siguen implementado otras medidas siguiendo las recomendaciones de las autoridades sanitarias, como por ejemplo el Real Decreto Ley 26/2020, que hace obligatorias las recomendaciones de EASA.

Adicionalmente, para asegurar que las medidas adoptadas frente a la pandemia están alineadas con los estándares de excelencia internacional, se han incorporado los aeropuertos de Madrid y Barcelona a la acreditación AHA (Airport Health Accreditation) que otorga ACI (Airports Council International). La de Palma de Mallorca está en tramitación. AHA es el primer programa mundial de este tipo definido específicamente para el sector aeroportuario tras la crisis de la COVID-19. Cuenta con la participación de más de 160 aeropuertos en todo el mundo.

Asimismo, para asegurar la idoneidad de las medidas implantadas por Aena en el Plan de Recuperación Operativa, se mantienen conversaciones con otros aeropuertos europeos y del resto del mundo para conocer las medidas que implementan e incorporar mejoras al plan de Aena.

Con respecto a la incorporación progresiva de todos los aeropuertos de la red de Aena al programa ASQ (Aiport Service Quality), los 33 aeropuertos inscritos en el programa ya realizan las encuestas de forma digital. Además, se ha adaptado el trabajo de campo de los entrevistadores al escenario actual para limitar al máximo el contacto interpersonal y proteger al pasajero y al trabajador.

Servicios a las compañías aéreas

La situación en la que se encuentra el sector del transporte aéreo desde que estallara la crisis de la COVID-19, llevó a Aena a ofrecer a las aerolíneas un nuevo esquema de incentivos comerciales (explicado en el apartado 2.2), con el objetivo de acompañar la recuperación de la actividad y de animar a las compañías aéreas a aumentar su operativa.

Para alcanzar estos objetivos, Aena participa en diversos foros dentro del marco europeo como la Asociación Europea de Aeropuertos (ACI Europe). A través de diversos grupos de trabajo la compañía aporta su experiencia para, de forma coordinada con el resto de participantes, estudiar propuestas que impulsen la mejora del sector y salvaguarden a los colectivos implicados.

Otro ámbito de actuación desarrollado en 2020 es la mejora de los procesos. En éste área Aena apuesta firmemente por potenciar diferentes proyectos de innovación para dar respuesta a las nuevas necesidades y a los nuevos requisitos derivados de la pandemia.

En este sentido, uno de los proyectos más destacados es la promoción del uso de tecnología de reconocimiento facial. Su utilización permite al pasajero pasar por el filtro de seguridad y embarcar sin necesidad de mostrar su documentación. Esta iniciativa comenzó a probarse en el Aeropuerto de Menorca en 2019 y ha sido probada en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas. Este tipo de iniciativas, además de aumentar la capacidad y mejorar los tiempos de proceso, son especialmente relevantes en la actualidad por ser un instrumento que disminuye el contacto físico del pasajero con el entorno.

Con el mismo fin de disminuir el contacto físico, se ha potenciado el uso de aplicaciones y medios de gestión "contactless" que, además de agilizar la operativa, reducen la exposición de sus usuarios a posibles focos de contagio.

Otra forma de disminuir la exposición del pasajero a un potencial contagio, es el uso de la auto-facturación de equipajes. Mediante el uso de quioscos de auto-facturación y de dispositivos Self Bag Drop se realiza el proceso de facturación sin requerir la intervención de personal externo.

Servicios de navegación aérea

A pesar de la drástica reducción del tráfico aéreo ocasionada por la pandemia, los servicios de navegación aérea prestados garantizan que puedan llevarse a cabo las operaciones. Durante 2020, estos servicios se han ajustado a la demanda real.

Se ha adjudicado la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo (ATS) o de control de torre en 12 aeropuertos de la red que tienen liberalizado dicho servicio. Durante el mes de noviembre, se efectuó la transición al nuevo operador en los aeropuertos de Sabadell y La Palma.

Asimismo, cabe destacar que Aena sigue trabajando en proyectos para la implantación de torres remotas en los aeropuertos de Vigo y Menorca. El objetivo es que la infraestructura y el equipamiento estén disponibles durante el primer semestre de 2021. En Vigo, se instalará un sistema de cámaras y tratamiento de imágenes con tecnología de la empresa canadiense Searidge, y en Menorca se instalará un sistema con tecnología de la empresa noruega Konsberg.

Sistemas operacionales

Durante 2020 se ha continuado avanzando en la integración de los aeropuertos de la red en los programas A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) y Torre Avanzada, auspiciados por Eurocontrol. Estos programas fomentan el intercambio de información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo. Su objetivo es favorecer la toma de decisiones conjunta, la mejora de la puntualidad, la reducción del coste de los movimientos y la atenuación del impacto ambiental.

Los aeropuertos de Sevilla y Bilbao se encuentran en la recta final para la obtención de la certificación de Torre Avanzada. Con la integración de los datos operativos de dichos aeropuertos en la red europea de información en tiempo real que gestiona Eurocontrol, cerca del 82% del tráfico de operaciones de la red en España quedará incorporado en el programa.

Los trabajos de migración desde Torre Avanzada a A-CDM en el Aeropuerto Málaga Costa del Sol continúan. Su certificación estaba prevista para el primer semestre del 2020, pero debido a las circunstancias actuales de la COVID-19 se estima que se certificará a lo largo del primer trimestre de 2021.

Operaciones

En relación con la gestión de la crisis sanitaria internacional de la COVID-19, Aena ha coordinado actuaciones con el Ministerio de Sanidad para lograr definir el procedimiento y los medios necesarios para el control de casos de contagio sospechosos. Entre ellas, se ha coordinado un modelo de procedimiento de actuación para el tratamiento de alertas COVID, tanto en aeronave como en el edificio terminal. El modelo de procedimiento es un documento vivo que se actualiza con el Ministerio según las necesidades.

Se han implementado en los aeropuertos de la red las directrices de señalización asociadas a la COVID-19 para hacer efectivas medidas tales como el distanciamiento social, la gestión de residuos, de higiene, etc. Estas actuaciones permiten ofrecer a los pasajeros un entorno aeroportuario seguro y cumplen las recomendaciones establecidas por distintas organizaciones (EASA, Ministerio Sanidad, Agencia Estatal de Seguridad Aérea, etc.). Las directrices están en proceso de revisión para mejorar la efectividad del material COVID desplegado.

Asimismo, cabe señalar que la Compañía ha participado tanto en el Comité Estatal de Facilitación como en su comisión permanente para cuestiones sanitarias, con el objetivo de actualizar la incorporación de las directrices COVID-19 de EASA al ordenamiento español en base a las resoluciones del Ministerio de Sanidad de 11 de noviembre y 9 de diciembre sobre controles sanitarios.

En relación al uso de la capacidad operativa, se ha tratado con la DGAC la posibilidad de adaptar los parámetros de capacidad declarada a las circunstancias provocadas por la pandemia, así como la necesidad de transmitir a la Comisión Europea la conveniencia de adoptar la recomendación del Consejo Mundial de Slots, en el que participa Aena, para abordar la asignación de franjas horarias (slots) en la temporada de verano de 2021.

Seguridad

En este ámbito de la seguridad física, habiéndose cumplido el plazo de los contratos adjudicados en 2018 (dos años), se ha adjudicado el servicio de seguridad privada correspondiente a cinco de las seis empresas que no suscribieron la prórroga ordinaria contemplada contractualmente.

Los nuevos contratos tienen una duración de dos años, con la opción de prórroga de una anualidad.

Del importe total de adjudicación, cerca de 289 millones de euros corresponden a los aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros y más de 14,5 millones de euros a los de menos de 400.000 pasajeros. Se incluye una partida asociada a actividades COVID-19 y otra para apoyar los proyectos de transición tecnológica.

El expediente adjudicado no incluye la seguridad en los Aeropuertos J.T. Barcelona-El Prat (inspección de pasajeros), Palma de Mallorca, Alicante-Elche, Almería, Ibiza y Menorca, al haberse alcanzado un acuerdo de prórroga con la actual adjudicataria.

Por lo que se refiere a los expedientes de suministro de equipos de inspección (y su mantenimiento, sistemas de control de accesos y CCTV-Centros de Control de Video-Vigilancia), así como de equipamiento y vehículos de operaciones, hay que indicar que su ejecución ha continuado de acuerdo con el plan de inversiones. En concreto, se ha suministrado e instalado equipamiento de inspección de equipaje de bodega EDS (Estándar 3) con el objetivo de cumplir las fechas de cumplimiento normativo.

Han continuado las actuaciones de inspección en materia de seguridad aeroportuaria llevadas a cabo por AESA, así como las actividades de control de calidad interno de la seguridad aeroportuaria, tanto relativas a la realización de ensayos, como respecto a las actividades de verificación de cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad.

Asimismo, han continuado las actuaciones de dos proyectos piloto para realizar pruebas con equipos en filtros de seguridad. El primero de ellos, centrado en el equipamiento en filtros de seguridad, permite al pasajero llevar líquidos y portátiles dentro del equipaje de mano. El segundo proyecto piloto está orientado a la implementación de salas de inspección remotas que permitirán "reubicar" a parte de los vigilantes del filtro de seguridad a salas independientes.

Instalaciones y Mantenimiento

Durante el cuarto trimestre, Aena ha seguido trabajando en las líneas principales del Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario (PEMA) establecidas para 2020. En este sentido, continúa la puesta en marcha de los expedientes de mantenimiento agrupados y el despliegue de la nueva versión de la aplicación MAXIMO. El objetivo principal es racionalizar y homogeneizar los servicios de mantenimiento en todos los aeropuertos de la red de Aena en un horizonte temporal de 3 años. En el ámbito del PEMA, es destacable la puesta en marcha de la nueva Aplicación Móvil de Mantenimiento Aeroportuario (AMMA) sobre la nueva versión de MAXIMO. Se trata de la prueba piloto en el aeropuerto de Sevilla para la gestión del mantenimiento en condiciones reales.

Adicionalmente, es relevante indicar que Aena ha iniciado diversas iniciativas encaminadas a fomentar el uso de las energías renovables e integrar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en la gestión aeroportuaria de manera que la recuperación del tráfico venga acompañada de criterios de eficiencia energética y sostenibilidad. (Ver Estado de Información No Financiera del Informe)

El Aeropuerto de Alicante-Elche ha adquirido 5 nuevos vehículos eléctricos para renovar su flota.

Además, el Aeropuerto de Alicante-Elche ha comenzado la instalación de puntos de recarga rápida en la zona pública, con el fin de facilitar la incorporación paulatina de coches no contaminantes, tanto de particulares como del resto de empresas que operan en este aeropuerto.

3.1.2 Actividad comercial

En la siguiente tabla se muestran las cifras más significativas de la actividad comercial:

Cifras más significativas de la actividad comercial

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
INGRESOS ORDINARIOS	1.033.207	1.241.093	-207.886	-16,8%
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	13.456	10.857	2.599	23,9%
TOTAL INGRESOS	1.046.663	1.251.950	-205.287	-16,4%
TOTAL GASTOS (INCLUYE AMORTIZACIÓN)	-273.623	-319.009	-45.386	-14,2%
EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)	871.183	1.032.816	-161.633	-15,6%

Análisis de las líneas de negocio comercial

	INGRESOS		VARIACIÓN	
MILES DE EUROS	2020	2019	MILES DE EUROS	%
TIENDAS LIBRES DE IMPUESTOS	383.806	344.827	38.979	11,3%
TIENDAS	104.495	115.083	-10.588	-9,2%
RESTAURACIÓN	225.363	224.903	460	0,2%
ALQUILER DE VEHÍCULOS	101.530	155.902	-54.372	-34,9%
APARCAMIENTOS	50.775	158.892	-108.117	-68,0%
SERVICIOS VIP	20.570	78.834	-58.264	-73,9%
PUBLICIDAD	20.988	26.077	-5.089	-19,5%
ARRENDAMIENTOS	33.838	34.600	-762	-2,2%
RESTO INGRESOS COMERCIALES[1]	91.842	101.975	-10.133	-9,9%
INGRESOS ORDINARIOS COMERCIALES	1.033.207	1.241.093	-207.886	-16,8%

[1] Incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías).

El total de ingresos ordinarios comerciales incluye las rentas mínimas garantizadas anuales (RMGA) devengadas por contrato en las líneas de negocio de tiendas libres de impuestos, tiendas especializadas, restauración, publicidad y explotaciones comerciales.

En 2020, el total de ingresos registrados por RMGA asciende a 635,5 millones de euros, lo que representa el 76,9% de los ingresos de líneas con contratos que incorporan dichas clausulas (144,5 millones de euros y 17,8% en 2019).

Como se explica en el apartado 2.4 (Actividad comercial), como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las RMGA.

En el curso de las negociaciones, la Compañía ha formulado distintas propuestas comerciales que han culminado en la realizada el 18 de enero de 2021 a los operadores comerciales de las actividades de duty-free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA. Los detalles de dicha propuesta se incluyen en el apartado 11. Hechos posteriores.

A la espera de cerrar acuerdos y en aplicación de la NIIF 16 “Arrendamientos”, se han registrado contablemente los ingresos por las RMGA correspondientes a 2020, por importe de 620,3 millones de euros, incluidas las correspondientes al periodo del primer estado de alarma por importe de 198,6 millones de euros, dado que

existe un derecho contractual a percibir esas rentas por parte de Aena.

En el caso de que dichos contratos sufran cambios en el futuro como consecuencia de las negociaciones, su efecto será registrado de acuerdo con lo establecido por dicha normativa para el caso de modificaciones contractuales. Por tanto, los incentivos y concesiones otorgados que se deriven directamente de la situación adversa ocasionada por la COVID-19 se tratarán como un cambio de estimación de forma prospectiva, desde el momento de la fecha efectiva de la modificación del contrato, reduciendo, a través de un sistema de reparto lineal, los ingresos por arrendamiento de los periodos restantes del contrato.

En aquellas líneas comerciales no sujetas a RMGA, los ingresos del período reflejan:

- La exención de rentas fijas a los operadores de la actividad de alquiler de vehículos durante el período del primer Estado de Alarma. En 2020 se han imputado como menores ingresos de 4,2 millones de euros.
- Las exenciones parciales de rentas fijas mensuales durante el período del primer Estado de Alarma correspondientes a arrendamientos dentro del terminal. Se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 0,7 millones de euros.
- La disminución de ingresos en aparcamientos de vehículos y servicios VIP por importe de 108,1 y 58,3 millones de euros respectivamente.

En las diferentes líneas de actividad cabe destacar los siguientes aspectos:

Tiendas Libres de Impuestos

El efecto de la COVID-19 en las tiendas duty free de los aeropuertos A.S. Madrid-Barajas y J.T. Barcelona-El Prat no se dejó notar en los dos primeros meses del año. La pérdida ocasionada por el impacto en la venta de los destinos asiáticos e italianos, se compensó con el incremento de las ventas a otros destinos, consiguiendo un resultado positivo.

El Real Decreto 463/2020, aprobado por el Gobierno el 14 de marzo de 2020, por el que fue declarado el primer Estado de Alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 con aplicación en todo el territorio nacional, ordenó la suspensión inmediata de la apertura al público de los locales y establecimientos minoristas, a excepción de los dedicados a alimentación, bebidas y productos de primera necesidad. Esta medida, en vigor hasta la finalización del Estado de Alarma el 21 de junio, provocó el cierre de todas las tiendas libres de impuestos ubicadas en los aeropuertos españoles.

A partir del 22 de junio comenzó el proceso de reapertura con la tienda pasante de la 4ª planta del Aeropuerto de Palma de Mallorca. Le siguió la reapertura de la tienda pasante de la Plaza central de la T4 del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas el 23 de junio y el 24 de junio, la tienda ubicada en el Sky Center de la T1 del Aeropuerto J.T. Barcelona-El Prat.

Para el reinicio de la actividad, Aena y Dufry coordinaron protocolos con medidas aplicables que el operador implementó en sus tiendas. Entre estas medidas se encontraban la eliminación de probadores, el control de aforo, la distancia de seguridad, la organización de flujos, la instalación de pantallas de protección, y de dispensadores de gel hidroalcohólico, entre otras. Asimismo, en las tiendas pasantes, se establecieron procedimientos específicos para el caso de saturación de aforos.

El 1 de julio reabrieron las tiendas pasantes de Bilbao, Málaga, de Santiago, Alicante, Valencia, de Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife Norte, de la planta baja de Tenerife Sur, así como la tienda duty free express de Ibiza y, con superficie reducida, la tienda principal del Aeropuerto de Menorca.

Debido a la evolución de la pandemia y a las limitaciones a la movilidad establecidas por las Comunidades Autónomas desde el mes de octubre, al finalizar el mes de diciembre quedaban operativas un 35,2% de las tiendas libres de impuestos.

Tiendas

Al cierre de 2020 las tiendas que estaban abiertas representaban el 27% del total de la superficie dedicada a esta actividad en la red de Aena. Con la llegada de la segunda ola de la pandemia, se cerraron una parte de los locales que se encontraban abiertos en la temporada de verano.

Al objeto de mantener la oferta comercial, se ha publicado la licitación de 36 expedientes. Estos contratos tendrán una duración máxima hasta el 31 de diciembre de 2021.

Restauración

Tras la finalización del primer Estado de Alarma, algunos locales comenzaron a abrirse. Durante los meses de verano el ritmo de aperturas se fue adaptando a la recuperación del tráfico aéreo al objeto de reestablecer progresivamente la oferta de restauración en las terminales de los aeropuertos de la red.

En el último trimestre de 2020, a medida que el tráfico aéreo disminuía y que se incrementaban las restricciones impuestas a los locales comerciales para paliar los efectos de la segunda ola de la crisis sanitaria, los operadores redujeron el número de locales operativos. A finales de 2020 se encontraba abierta aproximadamente el 23% del total de la superficie dedicada a esta actividad en la red de aeropuertos en España.

Para mantener la oferta comercial, se han publicado cinco licitaciones extraordinarias y se ha continuado con los procesos que fueron suspendidos a consecuencia de la declaración del Estado de Alarma. Entre ellos destacan:

- La entrega de los 2 locales adjudicados a McDonald's en el aeropuerto de Barcelona, 60 máquinas vending de alimentos y bebidas en el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol y superficies de restauración y máquinas vending en los aeropuertos de Vigo, Granada y A Coruña.
- La adjudicación en el mes de octubre de la totalidad de la oferta de restauración del Aeropuerto de Valencia. Está formada por 8 locales y 68 máquinas vending de alimentos y bebidas. Los nuevos locales, ocuparán una superficie de cerca de 2.800 m² (un incremento del 26% respecto a la superficie actual). Asimismo, en el último trimestre se han adjudicado dos contratos de restauración para el Aeropuerto de Sevilla (correspondientes a 6 locales) y otros dos contratos para el Aeropuerto de Tenerife Sur.

Alquiler de vehículos

Ante la situación del primer Estado de Alarma y la paralización que sufrió esta actividad, la demanda de nuestros arrendatarios de espacio para el depósito de su flota de vehículos fue respondida con apoyo por Aena, alquilando espacios (campas y plazas de parking) con la aplicación de una tarifa especial creada para tal fin, con el objetivo de:

- Facilitar la operativa a las empresas que prestan el servicio de alquiler de vehículos en los aeropuertos de la red, habilitándoles zonas nuevas para el depósito de sus flotas.
- Minimizar el impacto negativo que va a tener la actual crisis sanitaria en los ingresos de Aena y aprovechar la capacidad ociosa del resto de aparcamientos derivada de la caída de pasajeros.

La evolución de esta línea de actividad desde el 22 de junio, se ha visto afectada por una reducción del número de contratos del 66,3% interanual y una caída de las ventas del 64,9%.

Para paliar los efectos provocados en la actividad de alquiler de vehículos, por la crisis sanitaria ocasionada por la COVID 19 se llevaron a cabo negociaciones con todos los operadores de esta actividad. Como resultado de las mismas se alcanzó un acuerdo con los arrendatarios y el Consejo de Administración de Aena aprobó, en su reunión de diciembre, la modificación de todos los contratos, según se explica en el apartado 2.4 Actividad comercial.

Aparcamientos

La caída interanual de los ingresos del año, además de estar afectados por la reducción del tráfico provocada por la COVID-19, refleja la mayor base comparable del año anterior, impactada por los mayores ingresos que se registraron en los aeropuertos de Madrid y Barcelona debido a la huelga de taxis que tuvo lugar durante tres semanas en dichas ciudades.

La gestión se encuentra bajo un acuerdo de suspensión parcial temporal suscrito por los dos gestores de aparcamientos (EMPAK y SABA), sin fecha prevista para la completa reanudación del servicio. Este acuerdo, recoge la prórroga de los contratos de gestión que vencían en noviembre de 2020, por lo que está previsto que su finalización se produzca en los últimos meses de 2021.

La operativa se ha ido recuperando paulatinamente en base a la evolución de los pasajeros y de la ocupación de los aparcamientos. La recuperación se inició en los meses de verano (julio y agosto) pero la tendencia positiva se ha truncado en los meses de noviembre y diciembre, afectados por las nuevas restricciones a la movilidad impuestas por las autoridades y la mayor incidencia del COVID-19. Actualmente, se encuentran operativos los aparcamientos de 28 de los 32 aeropuertos que cuentan con esta actividad.

Servicios VIP

Las restricciones derivadas del primer Estado de Alarma llevaron al cierre de las salas desde el 15 de marzo.

A partir del 22 de junio se inició la apertura gradual de las salas, acomodándola a la evolución del tráfico de pasajeros. Al 31 de diciembre, estaban abiertas un total de 10 salas de las 28 con las que cuenta la red de aeropuertos en España.

La caída del 72,4% del tráfico de pasajeros se ha acompañado de una menor penetración. Los usuarios han descendido en 2020 un 78%, mientras que la tarifa promedio ha crecido un 3% debido al sistema de tarificación por tramos.

Para mitigar la subida de la tarifa promedio se ha aprobado un descuento del 10% en la tarifa correspondiente. Este incentivo se aplica desde el 1 de diciembre por un periodo de 4 meses.

Publicidad

Los arrendatarios de publicidad están negociando la reactivación de las campañas publicitarias suspendidas durante el periodo de Estado de Alarma, ajustando las tarifas a la delicada situación provocada por la crisis sanitaria.

En el primer trimestre de 2020, los operadores ejecutaron una gran parte de la inversión contemplada en sus contratos en soportes publicitarios, tanto convencionales, como fundamentalmente digitales.

Arrendamientos

Los ingresos de esta línea de negocio provienen del alquiler de oficinas, mostradores comerciales y almacenes dentro de la terminal.

La disminución de los ingresos del período está afectada por las exenciones parciales de renta aprobadas en el mes de abril, como medida mitigadora del riesgo de abandono masivo de espacios por parte de nuestros arrendatarios, como consecuencia de la declaración del Estado de Alarma y de las incertidumbres en torno a la recuperación de tráfico aéreo.

Resto ingresos comerciales

Este epígrafe incluye actividades comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...). Asimismo, en este periodo se ha incorporado la comercialización en los aeropuertos de los Equipos de Protección Individual (EPIs), cuya venta se facilita en máquinas vending y tiendas de conveniencia.

En el primer trimestre, tuvo lugar la apertura de las ofertas de la licitación de las oficinas de devolución de IVA en los aeropuertos de Madrid (2 expedientes) y Barcelona (1 expediente), cuyas ofertas han quedado pendiente de adjudicación, por la reclamación del proceso realizada por parte de uno de los licitadores.

Marketing y Desarrollo Digital.

Para impulsar los ingresos comerciales y ofrecer una mejor experiencia de compra al cliente utilizando la tecnología, estamos ofreciendo a nuestros pasajeros soluciones digitales que permitan un menor contacto transaccional físico y una mayor usabilidad a través de sus propios dispositivos móviles.

Durante 2020, se ha hecho especial énfasis en difundir los distintos tipos de servicios que facilitan el contacto cero. Así, si el pasajero decide por comodidad y seguridad utilizar el aparcamiento de vehículos, Aena ofrece la posibilidad de hacer reserva y prepago, pagar a través del móvil y en algunos aeropuertos, efectuar el pago por matrícula. Diversos métodos de pago que evitan el contacto en cajeros automáticos y manuales.

En el contexto actual, se busca poner a disposición del pasajero herramientas que faciliten el acceso a los servicios y la recuperación de los ingresos de las actividades comerciales de los aeropuertos. Por ello, Aena, centrándose en las diferentes etapas de un pasajero desde la inspiración a viajar hasta la vuelta, ofrece soluciones a través de sus canales digitales (App, Web, redes sociales, etc.) y de su programa de fidelización.

Además, se han llevado a cabo diversas campañas de marketing online para fomentar el conocimiento y la reserva de plazas de aparcamiento.

En relación a los servicios VIP, también se han desarrollado campañas de comunicación de precios, de apertura de salas y de nuevos servicios VIP (Meet & Assist), tanto en los aeropuertos como on-line.

En el mes de octubre, Aena lanzó la plataforma "AenaMaps" que permite a los pasajeros recibir información a través de su dispositivo móvil que les guie en su recorrido por el aeropuerto. Esta herramienta, inicialmente disponible en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas, se implementará de forma progresiva en otros aeropuertos de la red y estará disponible en los principales aeropuertos a lo largo de 2021.

A finales de 2020, Aena lanzó el portal "Aena Travel" (aenatravel.com) donde el pasajero puede encontrar todo lo necesario para planificar su viaje. El portal, ofrece la posibilidad de reservar vuelos, alojamientos, restaurantes, experiencias y entradas para espectáculos en el destino. También se ha puesto en marcha el portal "Food To Fly" (foodtofly.es) que integra la oferta de restauración de los aeropuertos. Se trata de un servicio que permite a los pasajeros hacer su pedido de comida y bebida desde la web anticipadamente y recogerla en un punto concreto, sin tener colas de espera. En una primera etapa este servicio está disponible en el aeropuerto de Madrid y se irán ampliando las funcionalidades y la oferta para mejorar la experiencia de restauración en otros aeropuertos.

Asimismo, se está desarrollando un marketplace ("Shoptofly") que permitirá a los pasajeros comprar los productos de las tiendas de los aeropuertos, reduciendo el contacto físico y ofreciendo a los operadores comerciales nuevos canales de venta.

Finalmente, cabe destacar que el programa de fidelización que gestiona Aena (Aena Club Cliente) dispone de más de un millón de clientes. Se está trabajando para mejorar la accesibilidad y usabilidad de la App y Web que permitirá personalizar la experiencia digital de los pasajeros, lo cual se traducirá en una mejora de la relación con nuestros viajeros y, por tanto, de los ingresos comerciales de la compañía.

3.2 Segmento de servicios inmobiliarios

La actividad del segmento de servicios inmobiliarios corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos (urbanizados y sin urbanizar), 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, tales como las 24 estaciones de servicio (15 en el lado tierra y 9 en el lado aire) en 12 aeropuertos o las terminales para aviación ejecutiva FBO (Fixed Base of Operations) en 5 de los aeropuertos más importantes de la red.

Por lo que respecta a los planes de desarrollo de suelo para actividades aeroportuarias complementarias en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, Aena inició el año con la firme voluntad de tramitar los primeros concursos a lo largo del primer semestre de 2020. Para ello se trabajó con asesores externos en la definición de los principales aspectos de la comercialización de los terrenos aeroportuarios disponibles en ambos aeropuertos. Sin embargo, a partir de la situación provocada por la crisis de la COVID-19 y la declaración del primer Estado de Alarma decretado por el Gobierno de España, se optó por retrasar el lanzamiento de estos procesos hasta disponer de visibilidad suficiente para valorar el momento adecuado de reanudarlos sin penalizar el valor de los activos.

- En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, hasta la crisis de la COVID-19, y tras las primeras valoraciones realizadas con los expertos contratados, se planteaba desarrollar una superficie de hasta un máximo de 2,2 millones de m² en los próximos años, mediante la ocupación de 349 hectáreas netas (del total de 909 hectáreas brutas disponibles) para un conjunto de usos. Este desarrollo suponía una relevante diversificación de la actividad implantada en el aeropuerto, acercándolo al moderno concepto de Airport City.
- Por su parte, el Plan Inmobiliario del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat planteaba abarcar un máximo de 1,1 millones de m² nuevos edificables, mediante la ocupación de cerca de 200 hectáreas netas (del total de 290 hectáreas brutas disponibles). Un proyecto de desarrollo global que tenía muy presente la conservación de los valores ambientales y etnográficos del Delta del Llobregat.

En el mes de septiembre se iniciaron los trabajos encaminados a la definición de los Libros Blancos de diseño arquitectónico, urbanístico y paisajístico. Estos libros sentarán las bases técnicas mínimas a cumplir en todos los desarrollos que se materialicen dentro de los Planes y formarán parte de los documentos de los concursos que se llevarán a cabo. Para el mejor desarrollo de los trabajos y entendimiento de las singularidades de cada desarrollo, Aena contrató a un equipo específico para cada aeropuerto:

- Madrid: IDOM / Ezquiaga Arquitectos (José María Ezquiaga)
- Barcelona: ARUP / B-720 Arquitectos (Fermín Vázquez)

De acuerdo a las previsiones actuales, se estima que el proceso de selección de socios mediante concurso se podría relanzar en el primer semestre de 2021.

En relación a los trabajos en otros aeropuertos, en los que hay disponibilidad de suelos y activos con alto potencial para el desarrollo de actividades aeroportuarias complementarias, en concreto en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga, Valencia y Sevilla, los análisis se iniciaron a mediados de septiembre de 2019 y tenían una duración prevista de un año. La declaración del primer Estado de Alarma dejó suspendido el

desarrollo de los trabajos que se estima que podrá reanudarse en el primer trimestre de 2021.

Respecto a los ingresos del segmento inmobiliario, cabe indicar que, a pesar del incremento de la actividad, derivado de nuevos contratos de arrendamiento de naves de carga e instalaciones de combustible, los ingresos ordinarios han disminuido.

Este descenso está afectado por las exenciones parciales de rentas fijas mensuales durante el período del primer Estado de Alarma correspondientes a arrendamientos fuera del terminal. Han ascendido a 4,9 millones de euros y a través de la linealización aplicada en virtud de la NIIF 16 "Arrendamientos", se han imputado en 2020 como menores ingresos un total de 0,8 millones de euros.

La medida, aplicada durante el período del primer Estado de Alarma, se aprobó para mitigar el riesgo de abandono masivo de espacios por parte de los arrendatarios, como consecuencia de la declaración del Estado de Alarma y las incertidumbres en torno a la recuperación del tráfico aéreo.

La exención ha supuesto un descuento del 75% para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes handling y empresas mantenedoras de equipos handling, de oficinas, almacenes, superficies pavimentadas y sin pavimentar, y mostradores comerciales, y del 65% para los activos más directamente vinculados con la carga aérea.

Cifras más significativas del segmento de servicios inmobiliarios

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
INGRESOS ORDINARIOS	76.609	78.737	-2.128	-2,7%
SERVICIOS INMOBILIARIOS	76.609	78.737	-2.128	-2,7%
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	1.687	1.463	224	15,3%
TOTAL INGRESOS	78.296	80.200	-1.904	-2,4%
TOTAL GASTOS (INCLUYE AMORTIZACIÓN)	-47.266	-64.777	-17.511	-27,0%
EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)	47.261	31.234	16.027	51,3%

En cuanto a otras actuaciones reseñables del período en relación a la actividad del segmento, cabe señalar:

Actividad de hangares

- En el Helipuerto de Ceuta finalizó en junio la construcción de un hangar de 800 m².
- En el Aeropuerto de Valencia, se inició en el mes de marzo la construcción de un nuevo hangar de 4.750 m² con plataforma privativa sobre una parcela de 15.600 m². En el mes de abril se adjudicó el arrendamiento de un hangar de 1.240 m² con una superficie pavimentada asociada de 5.853 m².
- En el Aeropuerto de Sevilla, se inició en agosto la construcción de un hangar de 10.000 m².
- En el Aeropuerto de Sabadell se contrató el arrendamiento de un terreno para la construcción de un hangar de 1.307 m². En el Aeropuerto de Girona el arrendamiento de un hangar de 250 m² así como de una superficie pavimentada para la ejecución de otro hangar de 1.300 m². En el Aeropuerto de Santiago se firmó el contrato de un hangar de 1.550 m² con una superficie pavimentada asociada de 240 m². Y en el Aeropuerto de Cuatro Vientos se firmó el contrato de un hangar de 336 m² a favor de World Aviation y se está tramitando la contratación de dos hangares, de 1.127 m² y 1.261 m².

Alquileres de oficinas y almacenes fuera del terminal

En el aeropuerto de Barcelona, durante el mes de mayo, se contrataron oficinas y almacenes con una superficie de 2.982 m².

Espacios dedicados a la carga aérea

Respecto a la comercialización de espacios destinados a la carga aérea, cabe destacar que en el aeropuerto de Barcelona se ha licitado una nueva terminal de carga de

segunda línea con la posibilidad de arrendar la nave por un periodo máximo de 10 años. La nave, tiene una superficie edificada de 5.050 m² y una playa de maniobra de camiones de uso exclusivo de 1.456 m². El plazo para la presentación de ofertas se suspendió tras la declaración del primer Estado de Alarma. Una vez proseguido, ha quedado desierto.

Durante el tercer trimestre se licitó un expediente para el desarrollo y explotación de tres aplicaciones en una plataforma de uso compartido para el intercambio de información entre los integrantes de la comunidad de carga de los aeropuertos de Aena. El expediente se adjudicó en el mes de diciembre, por lo que se estima que en el año 2021 estarían desarrolladas las primeras aplicaciones que permitirán mejorar la eficiencia de la operativa en los aeropuertos.

Asimismo, es reseñable que en el mes de diciembre se ha licitado la edificación de una nueva terminal de carga en el aeropuerto de Zaragoza por un importe de 3,6 millones de euros. Su construcción tiene un plazo de ejecución de trece meses y una vez finalizada será explotada por la empresa Swissport.

En diciembre, el Consejo de Administración de Aena ha autorizado la licitación de una parcela en la ampliación sur del Centro de Carga Aérea del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas para la construcción de nuevas terminales de carga en la primera línea del aeropuerto. La superficie construida máxima sería de 7.478 m² y la inversión a realizar por parte de los posibles adjudicatarios superará los 3,7 millones de euros. La adjudicación se estima que se formalizaría en el primer trimestre de 2021.

Aviación ejecutiva

Debido a la crisis sanitaria surgida por la COVID-19, fue necesario establecer en los terminales ejecutivos las medidas establecidas por la Subdirección General de Sanidad Exterior, con el fin de garantizar la seguridad sanitaria y minimizar el riesgo de contagio, sin penalizar la operación en estos terminales. Estas medidas fueron implementadas por los operadores con el apoyo y en coordinación con Aena y los agentes de handling.

La situación sanitaria y las restricciones a la movilidad han ocasionado una caída interanual de la actividad de la aviación ejecutiva del 40%.

Adicionalmente es reseñable que en el aeropuerto de Palma de Mallorca se adjudicaron nuevos contratos del servicio de gestión de la Aviación Ejecutiva (FBO) a las empresas Aviapartner y Mallorcair en el mes de febrero. Asimismo, se adjudicó un contrato de alquiler de un espacio dentro del terminal para la realización de la actividad retail multimarca a la empresa Aviapartner, cuyo inicio de actividad se estima que tendrá lugar en el segundo semestre de 2021, una vez que finalicen las obras de remodelación de dicha terminal.

3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)

Con fecha 24 de febrero de 2018, se formalizó un contrato de gestión de servicios públicos con modalidad de concesión entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, titular de las instalaciones del aeropuerto y "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." (propiedad al 100% de Aena S.M.E., S.A.) cuyo objeto comprende toda actuación relativa a la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de Murcia. La concesión tiene una duración de 25 años desde la formalización del contrato.

Este aeropuerto entró en explotación con fecha 15 de enero de 2019, coincidiendo con la interrupción de las operaciones civiles en la base militar del Aeropuerto Murcia-San Javier.

En 2020, el tráfico de pasajeros del aeropuerto ha registrado un descenso interanual del 80,0% y del 64,7% en movimientos de aeronaves (217.912 pasajeros, en su mayoría internacionales, y 2.812 movimientos). Estos datos operativos, así como la información económica del período del AIRM, se incluye dentro de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios del presente informe.

En cumplimiento de la normativa contable NIC 36, el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos para determinar el deterioro producido como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad. En consecuencia, se ha registrado un deterioro por la actividad en AIRM de 45,3 millones de euros, que figura reflejado en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de resultados. En esta valoración, no se han contemplado las medidas de reequilibrio de la concesión hasta que se determinen y acuerden las mismas.

3.4 Segmento internacional

El segmento internacional incluye los datos económicos procedentes de la consolidación de las filiales (London Luton y ANB), así como los derivados de servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales.

En cumplimiento de la normativa contable NIC 36, el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos para determinar el deterioro producido como consecuencia de las circunstancias generadas por el COVID-19 y su impacto en la actividad.

Las conclusiones de este análisis, respecto a los activos del segmento internacional, son las siguientes:

- No se produce deterioro para el aeropuerto de Luton teniendo en cuenta el contrato de concesión que contempla cláusulas de reequilibrio económico que se han reflejado en el análisis de la valoración.
- Para los activos en Brasil (ANB) se ha registrado un deterioro por importe de 64,6 millones de euros que figura reflejado en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de resultados.

Por otra parte, cabe indicar que según se explica en la Nota 7 de las Cuentas anuales consolidadas, al 31 de diciembre de 2020 se han registrado diferencias de conversión negativas asociadas al efecto de la valoración de las concesiones de Aeroportos do Nordeste do Brasil y del Aeropuerto London Luton, asociadas a la evolución desfavorable de las divisas del real brasileño (145,6 millones de euros) y de la libra esterlina (18,2 millones de euros) respectivamente.

Principales datos económicos del segmento de la actividad internacional

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
INGRESOS ORDINARIOS	134.324	270.208	-135.884	-50,3%
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	191	204	-13	-6,4%
TOTAL INGRESOS	134.515	270.412	-135.897	-50,3%
TOTAL GASTOS (INCLUYE AMORTIZACIÓN)	-257.939	-239.890	18.049	7,5%
EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)	-42.580	96.898	-139.478	-143,9%

Aeropuerto London Luton

La consolidación del aeropuerto London Luton en este período ha supuesto una contribución de 102,5 millones de euros en ingresos y de 22,7 millones de euros en EBITDA, lo que supone una disminución interanual del 60,3% y del 77,2% respectivamente.

Información económica del aeropuerto London Luton

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
INGRESOS AERONÁUTICOS	47.103	117.013	-69.910	-59,7%
INGRESOS COMERCIALES	55.423	141.453	-86.030	-60,8%
TOTAL INGRESOS	102.526	258.466	-155.940	-60,3%
PERSONAL	-30.554	-46.563	-16.009	-34,4%
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-49.211	-112.259	-63.048	-56,2%
AMORTIZACIONES Y DETERIOROS	-69.186	-66.076	3.110	4,7%
TOTAL GASTOS	-148.951	-224.898	-75.947	-33,8%
EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)	22.714	99.587	-76.873	-77,2%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-46.425	33.568	-79.993	-238,3%
RESULTADO FINANCIERO	-24.229	-24.733	-504	-2,0%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-70.654	8.835	-79.489	-899,7%

En moneda local, los ingresos de Luton han caído en 2020 un 59,8%, hasta 91,2 millones de GBP (frente a 226,9 millones de GBP en 2019).

- Los ingresos aeronáuticos en GBP han disminuido un 59,2%, hasta 41,9 millones de GBP frente a 102,7 millones de GBP en 2019.
- Los ingresos comerciales han disminuido un 60,3%, hasta 49,3 millones de GBP, frente a 124,2 millones de GBP en 2019.

Las actividades comerciales registraron caídas en todas sus líneas, siendo especialmente elevada la disminución en retail y en parking, del 69,1% y del 65,8% respectivamente, asociadas al descenso de la actividad en el aeropuerto. En este sentido, cabe señalar que Luton ha determinado la suspensión o modificación temporal de algunas regulaciones de los contratos comerciales al objeto de adecuarlos a la situación de falta de actividad ocasionada por la pandemia.

El EBITDA (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) se ha situado en 20,2 millones de GBP (-76,9% interanual).

Las medidas adoptadas por el aeropuerto London Luton para reducir los efectos de la COVID-19 se han centrado en:

- Cierre de áreas operativas en el edificio terminal en función del nivel de demanda. Entre el 22 de abril y el 1 de mayo el terminal de pasajeros estuvo cerrado, aunque el aeropuerto permaneció operativo para vuelos de carga y aviación general.
- Ajustes en personal consistentes en una reducción temporal de salarios y la suspensión también temporal de empleos, aprovechando las ayudas gubernamentales para reducir el impacto de la crisis. También se eliminaron las horas extras y se suspendieron las contrataciones en curso salvo las de posiciones esenciales. Adicionalmente, se ha realizado una reducción de plantilla equivalente a 183 puestos.
- Revisión de los contratos de servicios y otros gastos de explotación, disminuyendo el gasto total entre marzo y diciembre en más de 31,4 millones de GBP, lo cual supone un 44% de ahorro.
- Retraso de la ejecución del CAPEX no imprescindible, reduciendo la inversión anual en 10,7 millones de GBP durante el año 2020.
- Suspensión del pago del dividendo y diferimiento del pago de los intereses del préstamo de accionistas. Se ha formalizado un acuerdo que permite retrasar los pagos pendientes de 2020 y primer trimestre de 2021, correspondientes a la financiación del déficit de pensiones, hasta el cuarto trimestre de 2021.
- Refuerzo de la liquidez formalizando una línea de crédito con sus accionistas que no ha requerido disposición al cierre del ejercicio.
- Solicitud de la activación del procedimiento de fuerza mayor especial (Special Force Majeure) contemplado en el contrato de concesión, que reconoce el derecho de la sociedad concesionaria al reequilibrio económico de la concesión. El procedimiento está suspendido mientras se están manteniendo conversaciones con el Municipio de Luton (LBC) sobre la aplicación del mismo. La situación de fuerza mayor suspende además, ciertas obligaciones operacionales contempladas en el contrato de concesión, facilitando la aplicación de determinadas medidas del plan de contingencia.
- Como consecuencia de la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020, la Compañía excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales (waivers) respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020.

  Es probable que en los próximos doce meses la Compañía vuelva a incumplir las ratios financieras indicadas. Por ello ha continuado negociando con las entidades financieras la ampliación de estas dispensas a 30 de junio de 2021 y a 31 de diciembre de 2021.

  En caso de que finalmente no se obtuviera esta ampliación de las dispensas, se pondría de manifiesto un incumplimiento de las obligaciones contractuales que podría conducir a que las entidades financieras tuvieran el derecho de ejecutar las garantías asociadas a los contratos de financiación, entre las que se encuentran la prenda sobre las acciones de la concesionaria del aeropuerto.

  En respuesta a este proceso y con el objetivo de reforzar la liquidez de Luton, con fecha 31 de julio de 2020 se formalizó una póliza de crédito por la que

los accionistas de Luton (Aena y AMP) se comprometen a facilitar liquidez a Luton por importe de hasta 55 millones de libras. A cierre del ejercicio, no se ha dispuesto de cantidad alguna de dicha póliza.

El incumplimiento de las obligaciones anteriormente mencionadas no conllevaría responsabilidad adicional por parte de los accionistas.

En todo caso, la Dirección de Luton espera que, como resultado de la negociación en marcha con las entidades financieras, se vaya ampliando la dispensa de forma sucesiva para el semestre inmediatamente siguiente.

Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB)

Las operaciones en los seis aeropuertos de ANB se iniciaron durante el primer trimestre 2020, según las fechas que se detallan por aeropuerto en el apartado 2.4 (Presencia internacional).

Al 31 de diciembre, la consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 24,9 millones de euros en ingresos y de -66,8 millones de euros a nivel de EBITDA (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones), reflejando la evolución negativa de la actividad, así como, el impacto neto de los deterioros reconocidos por importe de 64,6 millones de euros registrados en la línea "Amortizaciones u deterioros".

Excluyendo el efecto neto de los deterioros, el EBITDA del período quedaría en -2,2 millones de euros.

Información económica de Aeroportos do Nordeste do Brasil

MILES DE EUROS	2020
INGRESOS AERONÁUTICOS	15.457
INGRESOS COMERCIALES	7.452
OTROS INGRESOS	1.981
TOTAL INGRESOS	24.890
PERSONAL	-7.408
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-19.653
AMORTIZACIONES Y DETERIOROS	-76.013
TOTAL GASTOS	-103.074
EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)	-66.818
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-78.184
RESULTADO FINANCIERO	-1.334
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-79.518

En moneda local, los ingresos de ANB han alcanzado 146,7 millones de BRL en el ejercicio. Los ingresos aeronáuticos han ascendido a 91,1 millones de BRL, los ingresos comerciales a 43,9 millones de BRL y los ingresos por construcción a 11,7 millones de BRL.

El EBITDA del período ha sido de -424,8 millones de BRL. Excluyendo el importe del deterioro registrado al 31 de diciembre (412,0 millones de BRL) el EBITDA se habría situado en -12,8 millones de BRL.

El resultado antes de impuestos del ejercicio refleja una pérdida de 499,7 millones de BRL, afectado por el deterioro del inmovilizado indicado, así como por el resultado financiero negativo de 78,6 millones de BRL.

Las medidas adoptadas por ANB para reducir los impactos de la COVID-19 se han centrado en:

- Reducción de los horarios de apertura de cinco de los aeropuertos, en coordinación con las aerolíneas y las autoridades reguladoras.
- Revisión de los contratos de servicios exteriores cuya actividad está en gran medida externalizada (mantenimiento, seguridad y vigilancia, servicio de extinción de incendios, limpieza y handling, entre otros). Estas medidas incidieron especialmente en el segundo y tercer trimestre, habiendo sido revertidas parcialmente al final del ejercicio.

- Solicitud al regulador, la Agencia Nacional de Aviaçao Civil (en adelante, ANAC), la ampliación de los plazos de presentación de los proyectos y de ejecución de las inversiones requeridas por el contrato de concesión. El 13 de mayo de 2020 ANAC suspendió los plazos de ejecución de dichas obligaciones contractuales entre el 13 de marzo y el 23 de noviembre de 2020.
- Negociación de condiciones especiales de pago con las aerolíneas, concesión de descuentos en las rentas mínimas a clientes comerciales e inmobiliarios (basados en el nivel de actividad) y de incentivos a la tarifa de aterrizaje de clientes aeronáuticos de pasajeros y carga (supeditados a estar al corriente de pago o a haber concretado un plan de pagos de la deuda existente), y aplicación de medidas de restricción del crédito (pago a vista) para determinados clientes aeronáuticos con retrasos en los pagos.

Estas medidas han permitido mantener una continuidad en el flujo de cobros y han contribuido a la sostenibilidad de las operaciones de los principales clientes.

Respecto a la posición financiera de ANB, cabe señalar que la capitalización exigida por el contrato de concesión, así como los efectos de las medidas anteriormente indicadas, permitieron a ANB atender sus compromisos manteniendo un nivel de caja suficiente a lo largo de todo el ejercicio. Adicionalmente, en diciembre 2020 se reforzó la liquidez de la compañía con la obtención de un préstamo de 70 millones de BRL a 18 meses.

Asimismo, es relevante indicar que ANB formalizó en diciembre de 2020 ante ANAC solicitud de revisión extraordinaria para restaurar el equilibrio económico-financiero del contrato de concesión, referido a los efectos que la pandemia ocasionó en dicho ejercicio. A la fecha de formulación de este informe, la solicitud se encuentra en revisión por el regulador.

Por lo que respecta al resultado de las participaciones no mayoritarias, a continuación se muestra su puesta en equivalencia:

Puesta en equivalencia de las empresas participadas

	RESULTADO POR PUESTA EN EQUIVALENCIA				TIPO DE CAMBIO MEDIO			
MILLONES DE PASAJEROS	**2020**	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %	UNIDADES MONETARIAS POR EURO	**2020**	2019	VARIACIÓN
AMP (MÉXICO)	4.671,1	14.417,4	-9.746,3	-67,6%	MXN	24,52	21,56	13,7%
SACSA (COLOMBIA)	-931,0	5.349,6	-6.280,6	-117,4%	COP	4.217,04	3.673,48	14,8%
AEROCALI (COLOMBIA)	-2.670,5	2.678,5	-5.349,0	-199,7%	COP	4.217,04	3.673,48	14,8%
TOTAL DETERIORO Y PARTICIPACIÓN EN EL RESULTADO DE ASOCIADAS	1.069,6	22.445,5	-21.375,9	-95,2%				

En cumplimiento de la normativa contable NIC 36, el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de las unidades generadoras de efectivo (UGEs) constituidas por Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto para determinar si se produce algún deterioro como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19 y su impacto en la actividad.

Según se explica en la Nota 8 de las Cuentas anuales consolidadas, los resultados del test muestran que el valor recuperable de la inversión es mayor que el valor en libros para todas las inversiones en empresas asociadas, de forma que no procede el cálculo de ningún deterioro.

4. Cuenta de resultados

MILES DE EUROS	2020	2019	Variación	Variación %
INGRESOS ORDINARIOS	2.180.616	4.443.560	-2.262.944	-50,9%
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	62.158	59.693	2.465	4,1%
TOTAL INGRESOS	2.242.774	4.503.253	-2.260.479	-50,2%
APROVISIONAMIENTOS	-153.987	-170.542	-16.555	-9,7%
GASTOS DE PERSONAL	-456.876	-456.173	703	0,2%
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN [1]	-745.076	-1.089.130	-344.054	-31,6%
AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO	-806.863	-788.969	17.894	2,3%
DETERIOROS Y BAJAS DE INMOVILIZADO	-113.924	-9.396	104.528	1112,5%
OTROS RESULTADOS	-58.340	-11.764	46.576	395,9%
TOTAL GASTOS	-2.335.066	-2.525.974	-190.908	-7,6%
EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones)	714.571	2.766.248	-2.051.677	-74,2%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-92.292	1.977.279	-2.069.571	-
INGRESOS FINANCIEROS	2.006	4.569	-2.563	-56,1%
GASTOS FINANCIEROS	-116.239	-124.786	-8.547	-6,8%
OTROS INGRESOS/(GASTOS) FINANCIEROS - NETOS	-7.178	3.341	-10.519	-
RESULTADO FINANCIERO	-121.411	-116.876	4.535	3,9%
PARTICIPACIÓN EN EL RESULTADO DE ASOCIADAS	1.070	22.446	-21.376	-95,2%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-212.633	1.882.849	-2.095.482	-
IMPUESTO SOBRE LAS GANANCIAS	51.885	-437.174	-489.059	-
RESULTADO DEL PERÍODO CONSOLIDADO	-160.748	1.445.675	-1.606.423	-
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A PARTICIPACIONES NO DOMINANTES	-33.962	3.653	-37.615	-
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA DOMINANTE	-126.786	1.442.022	-1.568.808	-

[1] Incluye Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales.

Los **ingresos totales** reflejan una disminución interanual de 2.260,5 millones de euros (-50,2%) y los ingresos ordinarios una caída de 2.262,9 millones de euros (-50,9%) según se ha explicado por segmentos del negocio en el apartado 3 (Áreas de negocio).

El importe **total de gastos** se ha reducido en 190,9 millones de euros (-7,6%). Las principales variaciones interanuales corresponden a los siguientes conceptos:

- **Aprovisionamientos** han disminuido 16,6 millones de euros (-9,7%) debido principalmente a la renegociación del acuerdo del servicio ATM/CNS (Tránsito aéreo y Comunicaciones, navegación y vigilancia) con ENAIRE.
- **Gastos de personal** muestran un incremento de 0,7 millones de euros (+0,2%).

  Esta partida ha registrado un incremento de 9,9 millones de euros (+2,5%) en Aena, derivado principalmente de la revisión salarial prevista en el real Decreto-ley 2/2020, de 21 de enero de 2020 y de las incorporaciones de 2019.

  Debido a la situación provocada por la crisis sanitaria y a las consecuentes medidas de contención del gasto a partir del mes de marzo se paralizó la contratación de nuevos empleados.

  El gasto de personal de ANB ha ascendido a 7,4 millones de euros.

  En el aeropuerto de Luton, las medidas adoptadas han supuesto una reducción interanual de gastos de 16,0 millones de euros, según se detalla en el apartado 3.3 (Segmento internacional).

- **Otros gastos de explotación** han disminuido 344,1 millones de euros (-31,6%).

  En los aeropuertos de la red en España, se han registrado menores gastos por 296,1 millones de euros (-30,9% interanual) debido a las medidas de ahorro implementadas. Las principales disminuciones corresponden a los conceptos de seguridad, mantenimiento, servicio PMR, limpieza, suministros y servicios profesionales. Estos ahorros, que fueron muy significativos en los meses en los que apenas hubo actividad, se han modulado conforme a la actividad en los aeropuertos y la reapertura de instalaciones.

  Los gastos de seguridad se han reducido en 77,3 millones de euros respecto a 2019, el coste de mantenimiento en 52,9 millones de euros, el servicio de PMR en 35,9 millones de euros y el de limpieza en 26,9 millones de euros.

  La reducción de la actividad y el cierre de terminales y espacios, se ha reflejado también en la disminución del coste de suministros en 40,7 millones de euros. Los gastos por servicios profesionales han registrado una disminución de 14,8 millones de euros, derivada principalmente de la suspensión de servicios no esenciales y de acciones de marketing comercial.

  Asimismo, los gastos por la gestión de salas VIP y de aparcamientos se han reducido en 17,4 y 6,0 millones de euros respectivamente.

  En el aeropuerto de Luton, la partida Otros gastos de explotación se ha reducido en 63,0 millones de euros, debido al efecto de la drástica caída del tráfico en el canon de la concesión que ha disminuido en 41,3 millones de euros, así como por las medidas de ajuste adoptadas en los servicios y la suspensión de gastos no esenciales.

- La **amortización** del inmovilizado ha aumentado 17,9 millones de euros (2,3%), por efecto de la consolidación de la amortización del inmovilizado de Brasil (11,4 millones de euros) y por el por efecto de las altas registradas en 2019 en la red de aeropuertos en España y en el Aeropuerto London Luton.
- **Deterioros y bajas de inmovilizado** recoge 108,8 millones de euros correspondientes al importe neto de los deterioros que han resultado de las valoraciones que ha llevado a cabo el Grupo de sus activos, como consecuencia de las circunstancias generadas por el COVID-19 y el impacto que han tenido en la actividad, según se explica en la Nota 8 de las Cuentas anuales consolidadas.
  - En el segmento de Servicios inmobiliarios se ha producido un efecto neto positivo de 1,1 millones de euros.
  - En AIRM se ha identificado un deterioro por importe de 45,3 millones de euros.
  - Para los activos de ANB se ha registrado un deterioro por importe de 64,6 millones de euros.

Otros resultados, recoge 53 millones de euros de gastos incurridos como consecuencia de las medidas adoptadas para el control, contención y previsión de la pandemia durante 2020, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud.

El Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena tendrá derecho a recuperar los costes en los que incurra, como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene que deba adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19, según se explica en el apartado 3.1 Segmento Aeropuertos-Actividad aeronáutica.

El **EBITDA** (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) ha disminuido 2.051,7 millones de euros (-74,2%), reflejando la evolución negativa de la actividad, así como el impacto neto de los deterioros reconocidos por importe neto de 108,8 millones de euros registrados en el epígrafe "Deterioros y bajas de inmovilizado".

Este EBITDA incluye 620,3 millones de euros correspondientes a los ingresos por las RMGA del ejercicio 2020 que son objeto de la propuesta formula por Aena a los operadores comerciales, según se explica en apartado 3.1.2 Actividad comercial.

Por su parte, el **Resultado financiero** refleja un aumento del gasto neto de 4,5 millones de euros. Este incremento está principalmente afectado por un mayor importe de diferencias de cambio (8,3 millones de euros, de los que 6,7 millones de euros corresponden al préstamo participativo de ADI con Luton y de la valoración del fee de AMP).

En sentido contrario, se ha producido una disminución de 2,9 millones de euros por un menor coste de la deuda ya que, a pesar del aumento de la financiación, el tipo medio ha sido inferior. Esto se debe a que la deuda amortizada tiene un tipo mayor al de la deuda dispuesta en 2020, lo que ha producido una disminución del gasto financiero. Los nuevos préstamos han supuesto un incremento de los gastos por comisiones bancarias.

Asimismo, se ha generado un menor gasto de 6,3 millones de euros por efecto de los costes del instrumento de cobertura de tipo de cambio (NDF) contratado en 2019 para cubrir el riesgo de la exposición a las fluctuaciones del tipo de cambio real brasileño/euro al hacer frente a los pagos de capital obligados por la concesión.

La **Participación en el resultado de asociadas** refleja el impacto que la crisis ocasionada por la COVID-19 ha tenido en las participaciones no mayoritarias. (Ver detalle en el apartado 3.4 Segmento internacional).

En cuanto al **Impuesto sobre las ganancias**, se ha registrado un ingreso por importe de 51,9 millones de euros como consecuencia principalmente del resultado del período.

El **Resultado del periodo atribuible a participaciones no dominantes** corresponde al 49% del resultado neto de London Luton, y sitúa el **Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante** en una pérdida de 126,8 millones de euros frente al beneficio neto de 1.442,0 millones de 2019.

Excluyendo el impacto de los deterioros, el resultado neto del ejercicio se situaría en -51,0 millones de euros.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en el período (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 503,2 millones de euros, incluyendo 10,6 millones de euros del Aeropuerto London Luton y 2,4 millones de euros de ANB.

En la red española el importe ha ascendido a 490,2 millones de euros (incluyendo 0,4 millones de euros de AIRM), lo que supone una disminución interanual de 2,4 millones de euros. La inversión ejecutada ha alcanzado 435,7 millones de euros.

Estas inversiones se han destinado fundamentalmente al ámbito de la seguridad. Se han ejecutado también algunas inversiones menores de mejora de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención de la COVID-19, tales como la instalación de mamparas, la adaptación de aseos y mobiliario, y el desarrollo de aplicaciones informáticas para los controles sanitarios. El importe de inversión ejecutada durante 2020 en estas actuaciones ha ascendido a 9,8 millones de euros.

Tras la paralización parcial de las inversiones en el mes de marzo y en los meses de abril y mayo por las limitaciones en la ejecución de las obras derivadas del Estado de Alarma, el plan de inversión anual se reactivó de forma progresiva desde el 1 de junio.

En lo que respecta a las actuaciones finalizadas durante el año, destacan en el área terminal la adaptación del edificio terminal de Reus a su diseño funcional y el nuevo solado en el terminal de Palma de Mallorca.

En el campo de vuelo, destacan las actuaciones finalizadas en los aeropuertos de Sevilla, Ibiza, Zaragoza y Gerona. En concreto: el recrecido de pista en Sevilla y en el aeropuerto de Ibiza la unión de la plataforma comercial con la calle de rodaje, la adecuación de franjas y calles de rodaje y la adecuación del pavimento de la plataforma y de las cabeceras de pista. En Zaragoza, la ampliación de la plataforma comercial y en Girona el Recrecido de la calle de rodaje.

Respecto a las inversiones en ejecución, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe indicar que la mayoría corresponden a inversiones en seguridad de personas e instalaciones. La instalación de sistemas más modernos de detección de explosivos, la adaptación de los sistemas de inspección de equipajes en bodega y el suministro de equipamiento de control de pasaportes más eficiente en varios aeropuertos, son las más destacables.

En el área terminal, está en ejecución la remodelación y ampliación del edificio del dique sur en el aeropuerto de Barcelona. Esta actuación incluye la ampliación del edificio en dos plantas y la instalación de 6 prepasarelas y 14 pasarelas. En los aeropuertos de Tenerife Sur y Sevilla, las mejoras funcionales en sus respectivos edificios de acuerdo a los diseños funcionales. Asimismo, son reseñables la sustitución de pasarelas de embarque en Madrid y en Barcelona, y también en este aeropuerto, el mantenimiento del sistema automático de tratamiento de equipajes.

En cuanto al campo de vuelos es de especial relevancia la pavimentación del triángulo suroeste de la plataforma de aviación comercial en Ibiza.

Finalmente hay que destacar que están en ejecución en el aeropuerto de Madrid los proyectos de construcción de una planta solar fotovoltaica para autoconsumo y la construcción de la nueva central eléctrica.

Por lo que se refiere a las actuaciones iniciadas, las más importantes son las realizadas en el campo de vuelo. Destacan: la ampliación de la plataforma de remotos del edificio satélite de la T4 y del T123 en el aeropuerto de Madrid, la regeneración de la pista 06L/24R y las nuevas calles de salida rápida en Palma de Mallorca, la ampliación de los accesos a las pistas de Gran Canaria, la adecuación del área de movimiento en Asturias, así como la regeneración del pavimento de pista en La Palma.

En el área terminal hay que reseñar, las actuaciones en la nueva zona de autobuses en la T4 del aeropuerto de Madrid y la construcción de un nuevo edificio en Bilbao destinado a oficinas de Aena, con objeto de liberar espacio en el edificio terminal para nuevas puertas de embarque y la ampliación de las salas de embarque en remoto.

En lo que respecta al mantenimiento de los edificios terminales, destaca la climatización del T2 en Málaga-Costa del Sol, la sustitución de equipos de climatización en Palma de Mallorca, así como la ampliación del aparcamiento P1, RAC y la construcción del parking exprés de salidas, en Ibiza.

En relación al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, se están realizando inversiones según la oferta económica de la concesión. La actuación más destacada al

cierre del período ha sido la pavimentación realizada en el área de la segunda campa de vehículos de alquiler.

En el **Aeropuerto de Luton** las inversiones han continuado centradas en el mantenimiento y la renovación de equipamientos, así como, en menor medida en actuaciones secundarias del Proyecto Curium cuyos trabajos principales ya están ejecutados y permitieron dotar al aeropuerto de una capacidad de 18 millones de pasajeros con una inversión aproximada de 160 millones de GBP.

No obstante, ante la importante caída de actividad, durante el mes de marzo se definió un plan de contingencia con el objetivo de asegurar la liquidez y de evitar las consecuencias del incumplimiento de los covenants financieros, que incluyó el retraso de la ejecución de inversiones no imprescindibles. Esta medida, ha supuesto una reducción de la inversión anual a 6,6 millones de GBP durante el año 2020 (lo cual representa un ahorro de 10,7 millones de GBP respecto al presupuesto).

Asimismo, cabe señalar que continúan las obras de conexión del edificio terminal con la estación de tren Luton Airport Parkway que son financiadas y ejecutadas por el ayuntamiento de Luton. Su conclusión está prevista para finales de 2021.

En los seis aeropuertos del grupo **Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A.** se han desarrollado actividades de ingeniería necesarias para ejecutar las obras requeridas por el contrato de concesión:

- Obras de mejora consistentes principalmente en la renovación de baños públicos y acciones de mejora en la señalización, iluminación y accesibilidad de los edificios terminales.
- Obras de ampliación de capacidad y mejora de equipamientos de seguridad física y operacional.

El total de inversión reconocida en los estados financieros al 31 de diciembre de 2020, por estas y otras actuaciones menos representativas, ascendió a 12,9 millones de BRL.

Como parte del plan de contingencia implementado por la Compañía para reducir los impactos de la COVID-19, ANB solicitó a ANAC la ampliación de los plazos de presentación de proyectos y ejecución de inversiones requeridas por el contrato de concesión. El 13 de mayo, el regulador respondió suspendiendo los plazos de ejecución de dichas obligaciones contractuales entre el 13 de marzo y el 23 de noviembre de 2020. Los plazos originales fueron extendidos por el plazo de 8 meses en que estuvieron suspensos. A partir de octubre, se reanudaron los trabajos de ingeniería y proyectos previos necesarios para ejecutar las actuaciones de inversión, cuyo primer hito es mayo 2021 tras considerar la ampliación concedida por ANAC.

En cuanto a las inversiones en participaciones no mayoritarias, destacamos que en el **aeropuerto de Cartagena** se están finalizando obras menores destinadas su mejora operacional, las cuales comenzaron antes de la pandemia COVID-19.

No hay planificadas nuevas inversiones a realizar en los aeropuertos de Cali y Cartagena, cuyos contratos de concesión se han prorrogado según se explica en el apartado 2.4 del presente informe (Presencia Internacional), exceptuando las necesarias para cumplir con las estipulaciones concernientes a la reversión.

En los **aeropuertos de GAP**, en cumplimiento del Programa Maestro de Desarrollo 2020-2024, se han llevado a cabo inversiones planificadas para 2020, siendo las más importantes las siguientes:

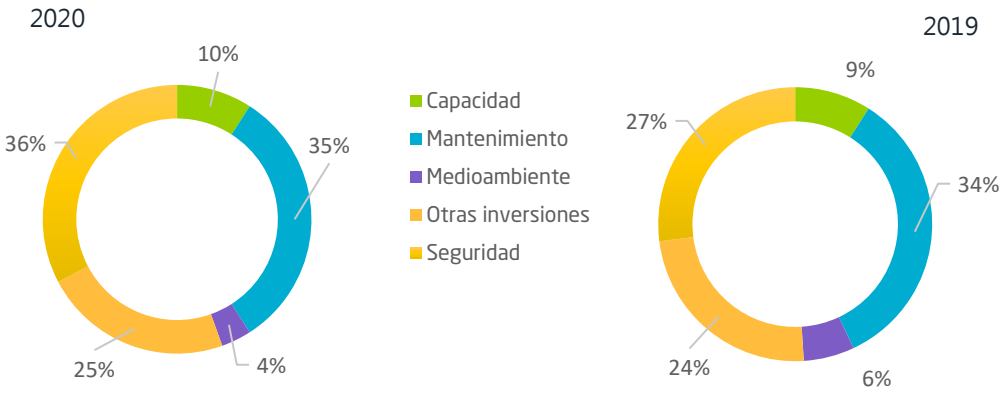
- En los aeropuertos de Guadalajara y Puerto Vallarta los proyectos arquitectónicos y ejecutivos de los nuevos edificios terminales.
- En Tijuana y La Paz, actuaciones en el campo de vuelos, plataforma, calles de rodaje y de rehabilitación de pista.
- En el aeropuerto de San José del Cabo, la integración de los edificios terminales T2-T3.

Como consecuencia de la COVID-19, GAP ha solicitado a las autoridades regulatorias posponer las inversiones comprometidas para este año, y está realizando un aplazamiento de inversiones de capital no obligatorias.

5.1 Análisis de inversiones por ámbitos de actuación

A continuación, se muestra la distribución de los pagos por inversiones en la red de aeropuertos españoles en 2020 y su comparativa con el año anterior:

Análisis de inversiones por ámbitos de actuación



- En el ámbito de la seguridad, las inversiones han alcanzado 174,9 millones de euros (132,6 millones de euros en el ejercicio 2019).

  En el área operacional, son reseñables: la mejora del pavimento de diversas zonas del campo de vuelos en Madrid y Sevilla, las inversiones en franjas y márgenes de calles de rodaje en Palma de Mallorca e Ibiza las destinadas al sistema de iluminación de aproximación a la pista 29 en Seve Ballesteros-Santander, así como la adquisición de vehículos autoextintores y el suministro de equipamiento de recuperación de aeronaves para varios aeropuertos.

  En seguridad de personas e instalaciones, las inversiones se han centrado en dotar a los terminales de varios aeropuertos con el nuevo sistema de detección de explosivos y en la instalación de un sistema más moderno y eficiente de control de pasaportes.

- Las inversiones en capacidad han ascendido a 51,2 millones de euros (44,3 millones de euros en 2019).

  En capacidad del campo de vuelo destacan: la ampliación de la plataforma y las calles de salida rápida en el aeropuerto de Ibiza, la plataforma de remotos del edificio satélite de la T4 en Madrid y la ampliación de la plataforma comercial de aeronaves en Zaragoza.

  En cuanto a los edificios terminales, destaca la remodelación y ampliación del edificio del Dique Sur en Barcelona y la adaptación del edificio terminal de Reus a su diseño funcional.

- En medioambiente, la inversión se ha situado en 22,1 millones de euros (26,3 millones de euros en 2019).

  Corresponde principalmente a: la instalación y puesta en marcha de plantas solares fotovoltaicas para autoconsumo en varios aeropuertos, los trabajos de aislamiento acústico de viviendas en zonas colindantes a varios aeropuertos, la sustitución de la tecnología de producción de climatización en Alicante, la instalación de sistemas de iluminación con tecnologías eficientes en varios aeropuertos, la construcción de una nueva estación depuradora de aguas residuales en Lanzarote, las actuaciones de aislamiento térmico en diversos edificios terminales de Palma de Mallorca, y al plan de instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos y de suministro de vehículos eléctricos y de bajas emisiones en varios aeropuertos.

- En el ámbito del mantenimiento del servicio, la inversión ha sido de 117,9 millones de euros (167,0 millones de euros en 2019).

  Esta categoría incluye diversas actuaciones en todos los aeropuertos de la red destinadas a la conservación de las infraestructuras. Son destacables también: la reposición de pasarelas de embarque en Madrid y Barcelona, la renovación parcial de la red TETRA (radiodifusión terrestre) en Barcelona, las actuaciones para acondicionamiento de la central eléctrica en Sevilla, las obras de mejora en el pavimento de la plataforma norte en La Palma y la adecuación del pavimento de la plataforma y de las cabeceras de pista en Ibiza.

- Otras inversiones han ascendido a 123,8 millones de euros (119,7 millones de euros en 2019).

  Se incluyen inversiones realizadas en tecnologías de la información destinadas a: mejorar las infraestructuras de comunicaciones en varios aeropuertos, a la adquisición de equipamiento hiperconvergente en varios aeropuertos y servicios centrales (para dotarlos de infraestructura que permite reducir la complejidad del centro de datos), a desarrollar y mantener aplicaciones informáticas y al suministro e instalación de equipamiento microinformático en varios aeropuertos.

  Asimismo, son destacables las actuaciones destinadas a actividades comerciales, tales como diversas inversiones en las salas VIP de los aeropuertos de Barcelona, Gran Canaria, Valencia, Ibiza y Tenerife Norte, la nueva zona comercial en Menorca, las diversas mejoras llevadas a cabo en los aparcamientos de Madrid y Asturias, así como en el nuevo aparcamiento de abonados del aeropuerto de Bilbao.

6. Balance

6.1 Activo neto y estructura de capital

Impactos en Balance derivados de la crisis provocada por la propagación de la COVID-19

La expansión del coronavirus ha supuesto en todas las empresas del Grupo Aena una reducción extraordinaria de su actividad, ingresos y resultados que ha tenido su reflejo en prácticamente todas las partidas del Estado de situación financiero consolidado, según se explica a continuación.

Resumen del estado de situación financiero consolidado

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
ACTIVO				
ACTIVO NO CORRIENTE	13.537.000	14.137.801	-600.801	-4,2%
ACTIVO CORRIENTE	2.126.087	752.742	1.373.345	182,4%
TOTAL ACTIVO	15.663.087	14.890.543	772.544	5,2%
PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
PATRIMONIO NETO	6.064.983	6.381.876	-316.893	-5,0%
PASIVO NO CORRIENTE	7.819.768	6.428.152	1.391.616	21,6%
PASIVO CORRIENTE	1.778.336	2.080.515	-302.179	-14,5%
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	15.663.087	14.890.543	772.544	5,2%

Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha disminuido en 600,8 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- Descenso en 339,0 millones de euros del epígrafe "Inmovilizado material", explicado principalmente por la evolución de la inversión en la red de aeropuertos en España y en el Aeropuerto London Luton, que implica que el importe de las altas de inmovilizado del periodo sea inferior a las amortizaciones practicadas. Este efecto está impactado por la paralización temporal del programa de inversiones, medida adoptada para paliar los efectos de la crisis provocada por el COVID-19 al objeto de proteger la caja.

  Adicionalmente, se ha producido una disminución de valor de 13,7 millones de euros en los activos materiales de la filial London Luton por diferencias de conversión causadas por la evolución desfavorable de la libra esterlina frente al euro que se especifica en el siguiente párrafo.

- El "Activo Intangible" disminuye en 306,9 millones de euros como consecuencia principalmente de un doble efecto:

  - Diferencias de conversión negativas por importe de 163,9 millones de euros, asociadas a la evolución desfavorable de las divisas del real brasileño (145,7 millones de euros) y de la libra esterlina (18,2 millones de euros) en la valoración de las concesiones del Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil y del Aeropuerto London Luton.
  - Según se informa en la Nota 8 de las Cuentas anuales consolidadas, el Grupo ha efectuado los oportunos test de deterioro en todos sus activos, registrando un deterioro por importe neto de 108,8 millones de euros de los cuales, 109,8 millones de euros corresponden a su activo intangible (existe un deterioro adicional en el inmovilizado material por importe de 0,1 millones de euros y una reversión de 1,1 millones de euros en activos de inversiones inmobiliarias, hasta llegar a los 108,8 millones de euros citados).

- En sentido contrario, la partida de "Activos por impuestos diferidos" ha aumentado en 49,6 millones de euros, por el registro de créditos fiscales por las bases imponibles negativas asociadas a las pérdidas contables, las deducciones no aplicadas y, por las diferencias temporales asociadas a los deterioros por inmovilizado.

- Asimismo, la partida "Otros activos no corrientes" ha aumentado en 19,7 millones de euros, por el registro en 2020 de 18,8 millones de euros como periodificaciones de activo, que corresponden a las reducciones de las cuotas de arrendamiento de los locales comerciales acordadas con los inquilinos como consecuencia de la crisis COVID-19, las cuales se han considerado como un incentivo a distribuir linealmente durante la duración estimada del contrato de arrendamiento, reduciendo los ingresos netos por el alquiler del periodo correspondiente.

- Asimismo, la partida "Otros activos financieros" ha aumentado en 10,9 millones de euros por la constitución neta de depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de Aena, en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos

El **Activo corriente** ha aumentado en 1.373,3 millones de euros como consecuencia de los siguientes efectos:

- El aumento del saldo de "Clientes y otras cuentas a cobrar" en 389,4 millones de euros, se debe principalmente del incremento del saldo de clientes en 287,9 millones de euros, como consecuencia del registro en la matriz de la RMGA devengada y no facturada en el período por importe de 620,3 millones de euros según se explica en el apartado 2.4 (Actividad comercial). Excluyendo este efecto, el saldo correspondiente a los importes facturados en la matriz ha descendido en 340 millones de euros aproximadamente, debido a la baja facturación de los últimos meses y a que se ha cobrado la práctica totalidad de la RMGA facturada en diciembre de 2019, que ascendía a 140,0 millones de euros aproximadamente.

  También ha influido el aumento del saldo de otros créditos con Administraciones Públicas en 64,8 millones de euros, debido principalmente al aumento en la matriz del saldo deudor por impuestos indirectos con la Hacienda Pública, a consecuencia de la re-

ducción de la facturación por el descenso de actividad y por el hecho de no haberse facturado la RMGA al cierre del ejercicio, como venía siendo habitual.

Por último, se refleja aquí en 2020 el importe a corto plazo de los incentivos comerciales a periodificar explicados en la partida "Otros activos no corrientes", y que ascienden a 23 millones.

- Aumento del saldo de "Efectivo y equivalentes al efectivo" en 984,3 millones de euros, según se explica en el apartado 7 (Flujo de caja).

La reducción en 316,9 millones de euros del **Patrimonio neto** viene originada principalmente por:

- El resultado consolidado del período que ha sido negativo en 126,8 millones de euros.
- La disminución de 160,1 millones de euros por diferencias de conversión, por la evolución de los tipos de cambio de las divisas del grupo, según se ha comentado anteriormente al explicar la variación del epígrafe "Activos intangibles".

El aumento del **Pasivo no corriente** en 1.391,6 millones de euros se debe esencialmente al incremento del epígrafe de "Deuda financiera" en 1.441,5 millones de euros, por la obtención de financiación a largo plazo con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, según se explica en el apartado 6.2 (Evolución de la deuda financiera neta).

La disminución en 302,2 millones de euros del **Pasivo corriente** deriva principalmente de la reducción del epígrafe "Deuda financiera" en 99,2 millones de euros.

Desde junio de 2020 el importe de la deuda financiera a largo plazo de la filial London Luton, por importe neto de 431,8 millones de euros, se ha traspasado a corto plazo por incumplimiento de los límites de la ratio de Deuda Neta/EBITDA al no disponer de la dispensa a doce meses (véase apartado 3.4 Segmento Internacional. Aeropuerto London Luton).

Asimismo, se ha obtenido nueva financiación bancaria a corto plazo por importe de 590,5 millones de euros, si bien se ha procedido a la devolución de deudas con entidades de crédito por importe de 741,0 millones de euros. Adicionalmente, se ha efectuado el pago del principal de la deuda espejo con ENAIRE por importe de 633,6 millones de euros, lo que ha originado un traspaso de deuda de largo a corto plazo de 546,3 millones de euros según el calendario de amortización.

Por último, ha disminuido el saldo de "Proveedores y otras cuentas a pagar" en 162,0 millones de euros, como consecuencia de las siguientes variaciones:

- Disminución del saldo de proveedores de inmovilizado del Grupo en 50,3 millones de euros, ya que el volumen de los pagos a los contratistas de obras ha sido superior en esa cantidad a las altas de inmovilizado del periodo, debido a la suspensión temporal del programa de inversiones para paliar los efectos de la crisis provocada por el COVID -19.
- El saldo de acreedores por prestación de servicios también ha disminuido en 78,5 millones de euros en el Grupo, como consecuencia de los planes de ahorro de costes implementados.
- El importe de los anticipos de clientes ha disminuido en 22,4 millones de euros, como consecuencia del impacto que la COVID-19 ha tenido en la actividad y de la drástica reducción de los ingresos.

El **fondo de maniobra**, calculado como la diferencia entre los activos y los pasivos corrientes, habitualmente negativo en la Compañía por su operativa y su estructura de financiación, se ha situado en 347,8 millones de euros al cierre del ejercicio (-1.327,8 millones de euros al 31 de diciembre de 2019) como consecuencia de las variaciones en el Activo y Pasivo corrientes comentadas anteriormente.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo) se sitúa a 31 de diciembre de 2020 en 7.027,1 millones de euros (incluyendo 492,6 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto London Luton y 44,3 millones de euros de AIRM) frente a 6.672,8 millones de euros a 31 de diciembre de 2019 (incluyendo 491,5 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda del aeropuerto de Luton y 41,4 millones de euros de AIRM).

Las ratios asociadas son:

Deuda financiera neta contable del Grupo

MILES DE EUROS	2020	2019
DEUDA FINANCIERA BRUTA CONTABLE	**8.271.141**	6.913.438
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	**1.244.058**	240.596
DEUDA FINANCIERA NETA CONTABLE	**7.027.083**	6.672.842
DEUDA FINANCIERA NETA CONTABLE / EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones NIIF)	**9,8x**	2,4x

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. (calculada como Deuda financiera corriente más Deuda financiera no corriente menos Efectivo y equivalentes al efectivo), se sitúa a 31 de diciembre de 2020 en 6.540,4 millones frente a 6.200,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2019, y las ratios asociadas son las siguientes:

Deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A.

MILES DE EUROS	2020	2019
DEUDA FINANCIERA BRUTA CONTABLE	**7.681.676**	6.349.811
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	**1.141.265**	149.375
DEUDA FINANCIERA NETA CONTABLE	**6.540.411**	6.200.436
DEUDA FINANCIERA NETA CONTABLE / EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones NIIF)	**8,1x**	2,3x

Aena SME, S.A. tiene firmados préstamos que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras, por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 5.800 millones de euros:

- Deuda Financiera Neta/EBITDA debe ser menor o igual a 7,0x
- EBITDA/Gastos Financieros debe ser mayor o igual a 3,0x.

Estos covenants se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta a cierre del periodo. Ante la previsión del incumplimiento de las ratios en el cierre de 2020, Aena ha obtenido, el 1 de diciembre de 2020, dispensas temporales de cumplimiento (waivers) de las mismas hasta, al menos, junio de 2022.

Durante 2020, Aena ha amortizado deuda a largo plazo por importe de 633,6 millones de euros, correspondientes al calendario de pagos establecido según contrato.

Con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, a raíz de la situación provocada por la COVID-19, Aena procedió a la firma y disposición de préstamos con varias entidades financieras por un importe neto de 2.325,6 millones de euros.

Adicionalmente se han firmado dos nuevos préstamos con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por importes de 110 y 14 millones de euros, respectivamente. A cierre de 2020, ambos se mantienen sin disponer.

A 31 de diciembre, Aena dispone de una póliza de 800 millones de euros correspondientes a una línea de crédito sindicada sostenible (ESG-linked RCF) de los cuales no tiene ningún saldo dispuesto.

El 24 de noviembre de 2020 la Compañía registró en la CNMV un Programa de Pagarés (European Commercial Paper) por importe de 900 millones de euros de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME en las mismas condiciones que el programa que mantenía anteriormente. A 31 de diciembre de 2020, el papel emitido asciende a 55 millones de euros quedando disponible un saldo de 845 millones de euros. A 31 de diciembre de 2019, el saldo de ECP emitido era de 159 millones de euros.

La disponibilidad de caja y facilidades crediticias del Grupo Aena se ha situado en un importe total de 2.168 millones de euros, a las que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) por un importe disponible de 845 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en el año 2020 en un 1,22% (1,45% en 2019).

Las agencias de rating Fitch y Moody's han confirmado la calificación crediticia de Aena S.M.E., S.A.:

- Fitch, la calificación "A" a largo plazo y "F1" de corto plazo, con fecha 3 de abril. La perspectiva a largo plazo fue revisada el 28 de agosto desde estable a negativa, reflejando los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.
- El 24 de junio, Moody's confirmó la calificación a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) "A3" y la perspectiva, revisada el 31 de marzo desde estable a negativa, reflejando también los riesgos en torno a la incertidumbre de la recuperación del tráfico.

Finalmente, cabe señalar que como se ha indicado en el apartado 6.1 (Activo neto y estructura de capital), desde junio 2020 el importe de la deuda financiera a largo plazo de la filial London Luton se ha traspasado a corto plazo, en aplicación de la NIC 1 (431,8 millones de euros) ya que como consecuencia de la situación excepcional provocada por la COVID-19 y su impacto en el EBITDA, a partir de junio de 2020, la Compañía excedió las ratios financieras a cuyo cumplimiento está obligada por los contratos de financiación. No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales (waivers) respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020.

Según se explica en el apartado 3.4 (Segmento Internacional. Aeropuerto London Luton), es probable que en los próximos doce meses la Compañía vuelva a incumplir las ratios financieras indicadas. Por ello ha continuado negociando con las entidades financieras la ampliación de estas dispensas a 30 de junio de 2021 y a 31 de diciembre de 2021.

6.3 Periodo medio de pago

A 31 de diciembre las ratios de pago a proveedores del Grupo son:

DÍAS	2020
PERÍODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES	44
RATIO DE OPERACIONES PAGADAS	47
RATIO DE OPERACIONES PENDIENTES DE PAGO	15

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de

Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, en base al saldo de los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales" del balance.

MILES DE EUROS	2020
TOTAL PAGOS REALIZADOS	734.912
TOTAL PAGOS PENDIENTES	89.196

En el acumulado del período, los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

7. Flujo de caja

En ejercicio 2020 los movimientos de flujos de caja del Grupo se han visto condicionados por los efectos derivados de la propagación de la COVID-19 que han ocasionado una fuerte disminución en los flujos de efectivo procedentes de las operaciones de explotación (-93,1%) y han obligado a centrarse en el objetivo de reforzamiento de la liquidez con la obtención de financiación ajena, generando un incremento en el saldo de "Efectivo y equivalentes al efectivo" durante dicho período de 984,3 millones de euros.

Flujos netos de efectivo de actividades de explotación

La disminución del efectivo generado por las actividades de explotación, refleja el impacto que la pandemia ha tenido en la operativa del Grupo.

- El efectivo generado por las actividades de explotación antes de variaciones en capital circulante y otro efectivo generado por las operaciones (intereses e impuesto sobre beneficios pagados y cobrados), ha sido de 822,7 millones de euros, un descenso de 1.969,8 millones de euros (-70,5%) respecto del obtenido en el mismo periodo del ejercicio anterior (2.792,5 millones de euros).
- La disminución del capital circulante en 421,3 millones de euros deriva principalmente de las variaciones de "Deudores y otras cuentas a cobrar" en 319,2 millos y de "Acreedores y otras cuentas a pagar" en 102,9 millones de euros.

Resumen del estado de flujos de efectivo consolidado

MILES DE EUROS	2020	2019	VARIACIÓN	VARIACIÓN %
EFECTIVO NETO GENERADO POR ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	**146.243**	2.114.343	-1.968.100	-93,1%
EFECTIVO NETO UTILIZADO EN ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	**-534.701**	-1.009.578	474.877	47,0%
EFECTIVO NETO GENERADO/(UTILIZADO) EN ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	**1.381.611**	-1.514.626	2.896.237	191,2%
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO	**240.597**	651.380	-410.783	-63,1%
EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	**-8.872**	-922	-7.950	-862,3%
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	**1.224.878**	**240.597**	**984.281**	**409,1%**

La disminución de los flujos de caja por la variación de "Deudores y otras cuentas a cobrar" en 319,2 millones de euros, se debe al impacto que ha tenido el devengo de mayores RMGA en 2020 (véase apartado 2.4 Actividad comercial) al haber sido muy bajo el importe facturado por renta variable por causa del descenso de actividad.

La variación negativa de 102,9 millones de euros en "Acreedores y otras cuentas a pagar" viene originada por la disminución de la actividad y los planes de reducción de costes acometidos en 2020, en tanto que en el período comparable de 2019 la actividad no se vio afectada negativamente por ninguna circunstancia extraordinaria.

Flujos netos de efectivo de actividades de inversión

El efectivo neto utilizado en actividades de inversión ha ascendido a 534,7 millones de euros, frente a 1.009,6 millones de euros en 2019. Refleja principalmente los pagos relativos a adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han ascendido a 503,2 millones de euros según se detalla en el apartado 5 (Inversiones) frente a 1.032,4 millones de euros en 2019.

Durante el primer trimestre el programa de inversiones se centró principalmente en la mejora de las instalaciones y de la seguridad operacional de los aeropuertos de la red, así como en el proyecto de expansión del Aeropuerto London Luton en el Reino Unido y en el Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil. La suspensión temporal del programa de inversiones como medida adoptada para paliar los efectos de la crisis al objeto de proteger la tesorería del Grupo ha afectado al flujo de caja.

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión se recogen "Pagos por adquisiciones de otros activos financieros" por importe de 34,9 millones de euros (8,4 millones de euros en 2019), que incluyen Certificados de depósitos bancarios de la filial de Brasil por importe de 19,7 millones de euros, y depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Las principales variaciones de los flujos de financiación corresponden a la evolución de la deuda que se explica en el apartado 6.2 (Evolución de la deuda financiera neta).

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que el Grupo está expuesto en su actividad operativa y financiera están descritos en la Nota 3 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2020 ("Gestión de los riesgos operativos y financieros").

En el ámbito operativo, en dicha Nota se desarrollan en primer lugar los **riesgos derivados de la pandemia de la COVID-19**: el riesgo operacional y de negocio, los riesgos de incorrección material relativos al importe recuperable de activos, las provisiones para pérdidas crediticias o los valores razonables, entre otros (valoración de activos), así como el riesgo de liquidez, ya que como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja de la Sociedad se han reducido de forma drástica en 2020. Igualmente se describe el riesgo sanitario derivado de la pandemia de la COVID-19.

El riesgo legal y regulatorio relacionado con la incertidumbre sobre la interpretación de la legislación en el contexto de la crisis actual y la adecuación a los nuevos y continuos requerimientos legales, también queda recogido.

Asimismo, entre los principales riesgos operativos se describen: los **riesgos relativos al BREXIT** tras el acuerdo de salida alcanzado entre el Reino Unido y la Unión Europea; los **riesgos regulatorios** asociados al sector regulado en el que Aena opera y a los cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en sus ingresos, resultados operativos y posición financiera; y los **riesgos de explotación** de la actividad del Grupo que al estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos, puede verse afectada por distintos factores.

Por otra parte, se indican los principales **riesgos de carácter financiero**. La operativa del Grupo Aena expone al mismo a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio y riesgo de valor razonable por tipo de interés), riesgo de crédito y riesgo de liquidez. El programa de gestión del riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo.

Esta información se completa con el contenido del apartado Los riesgos y su gestión del presente Informe de gestión consolidado.

9. Principales litigios

Respecto a los principales litigios a 31 de diciembre de 2020, cabe señalar en primer lugar la demanda interpuesta por CEMUSA, Corporación Europea de Mobiliario Urbano, S.A. (participada al 100% por JCDECAUX EUROPE HOLDING) en la cual se reclama la cantidad de 55 millones de euros con base en la cláusula "rebus sic stantibus", no estando esta reclamación relacionada con la COVID-19. Esta cláusula es invocada para sustentar la pretensión de anular el contrato, alegando que con motivo de la crisis de 2008 se produjo un cambio fundamental en las circunstancias que motivaron el contrato y que por consiguiente imposibilita su cumplimiento. Presentada la contestación a la demanda, está pendiente la celebración de la audiencia previa sin que hasta el momento haya sido señalada. Según se indica en la Nota 23 de las Cuentas anuales consolidadas, se considera que el riesgo es remoto.

En segundo lugar, y como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, se han venido adoptando por el legislador, a lo largo de todo el año 2020, medidas temporales de carácter extraordinario para prevenir y contener el virus y mitigar el impacto sanitario, social y económico del mismo en todo el territorio español. Entre ellas, se incluían limitaciones temporales a la libre circulación y medidas de contención en el ámbito educativo, laboral, comercial, recreativo, o en lugares de culto.

Ante los hechos expuestos y como consecuencia de las mismos, algunos arrendatarios han planteado reclamaciones con base a la cláusula de creación jurisprudencial "rebus sic stantibus" solicitando, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos y, al mismo

tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos. Todo ello con la consiguiente demanda ordinaria.

Hasta el 31 de diciembre de 2020, Aena ha sido emplazada ante los Juzgados como motivo de 7 demandas interpuestas por 3 arrendatarios, de entre todos los existentes, siendo éstos: ZEA RETAIL, S.L., AIRFOODS RESTAURACION Y CATERING, S.L. y BENICOCHES, S.L.

10. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado durante 2020 entre un mínimo de 91,90 euros y un máximo de 174,50 euros, cerrando el período en 142,20 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 16,6%, en línea con la evolución del IBEX35 que en el mismo período acumuló una pérdida del 15,5%.

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31de diciembre de 2020 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas, ni en el valor de las acciones.

Principales datos

31/12/2020	AENA.MC
VOLUMEN TOTAL OPERADO (Nº DE ACCIONES)	74.304.805
VOLUMEN MEDIO DIARIO OPERADO DEL PERÍODO (Nº DE ACCIONES)	289.124
CAPITALIZACIÓN (€)	21.330.000.000
PRECIO DE CIERRE (€)	142,20
Nº DE ACCIONES	150.000.000
FREE FLOAT (%)	49%
FREE FLOAT (ACCIONES)	73.500.000

11. Hechos posteriores

Como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para hacerla frente, Aena S.M.E, S.A. inició negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada (RMGA, en adelante).

Estas negociaciones, en las que la Compañía ha formulado distintas propuestas comerciales de acuerdo con la evolución de la actividad y siempre bajo el marco legal existente en cada momento, se han visto afectadas por el continuo deterioro de las expectativas acerca de la recuperación del tráfico aéreo.

Tras la entrada en vigor el 24 de diciembre de 2020 del Real Decreto-ley 35/2020 de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria, este proceso de negociación ha culminado el 18 de enero de 2021 con la siguiente propuesta realizada por la Compañía a los operadores comerciales de las actividades de duty-free, tiendas, restauración, máquinas vending, servicios financieros y publicidad en relación con las RMGA:

- Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 14 de marzo de 2020 (ambos incluidos) se aplicará la renta conforme a lo previsto en los contratos originales, esto es, una RMGA prorrateado por 74 días.
- Para el período comprendido entre el 15 de marzo de 2020 y el 20 de junio de 2020 (ambos incluidos) no se aplicará RMGA.
- Para el período comprendido entre el 21 de junio de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 (ambos incluidos) se aplicará una RMGA resultante de aplicar una reducción de un 50% sobre la RMGA prevista en el contrato, prorrateada en los 194 días de este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero.
- Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 8 de septiembre de 2021 (ambos incluidos) se aplicará un porcentaje del 50% de la RMGA prorrateada en los días devengados en este período. Salvo en publicidad que se aplicará una RMGA por pasajero
- A partir del 9 de septiembre de 2021 (incluido) y hasta la finalización del contrato se reanudarán las condiciones previstas en la redacción original del mismo.
- Si la Compañía, para cumplir medidas impuestas por autoridades sanitarias, se hubiera visto obligada a cerrar algunas zonas de los aeropuertos, está dispuesta, si así se solicita y en el marco del acuerdo que se alcance, a reducir hasta un 100% de la RMGA correspondiente al número de días de cada anualidad en que no hubiera estado operativa la zona en que esté ubicado el local.

Seguirán vigentes el resto de condiciones contractuales, incluyendo la renta variable y la obligación de satisfacer el IBI, los gastos de suministros y otros impuestos y conceptos repercutibles.

Tal como se comunica en dicha carta, la propuesta comercial que ofrece Aena es global e indivisible y exige la formalización del oportuno documento contractual modificativo de los contratos correspondientes. De la misma forma, se comunica a cada arrendatario que en el caso de que no esté de acuerdo con las condiciones ofrecidas o no conteste en el plazo que se le da, Aena procederá a realizar a partir de dicha fecha la facturación de la RMGA del año 2020 y los demás conceptos que correspondan de conformidad con los contratos en vigor.

La última información disponible indica que 72 operadores comerciales han aceptado esta propuesta lo que supone el 52,9% del total de contratos afectados y el 13,2% de las RMGA afectadas.

Adicionalmente, hay que indicar que 12 de febrero de 2021 la CNMC ha emitido su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021. En la citada Resolución, la CNMC declara aplicable la actualización tarifaria aprobada por Aena, dado que el IMAAJ de 2021 es de 10,27 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

Desde la fecha de cierre del ejercicio y hasta la fecha de formulación de las Cuentas anuales consolidadas, no se han producido hechos significativos que puedan afectar al Informe de gestión consolidado distintos de los comentados en las mismas y mencionados anteriormente.

Bloque B: Estado de Información no Financiera (EINF)

1 Aena: modelo de gobierno sostenible

La adaptación al brusco descenso de la actividad ha requerido ajustar capacidades y servicios a las necesidades concretas de la operativa, manteniendo la eficiencia, salvaguardando un servicio esencial y sin comprometer el futuro de la Compañía

Operador aeroportuario de referencia

ESPAÑA

46 aeropuertos de interés general

2 helipuertos

Participa en la gestión de **23** aeropuertos internacionales:

1 en Europa (Reino Unido)

22 en América (6 en Brasil, 12 en México, 2 en Colombia y 2 en Jamaica)

Enaire accionista mayoritario **51%**

AENA FORMA PARTE DEL IBEX 35

Marco de referencia basado en la ética, la integridad, el cumplimiento, la legalidad y la transparencia

- Sistema de cumplimiento normativo
- Código de Conducta
- Política de Cumplimiento Normativo
- Política contra la corrupción y el fraude
- Canal de denuncias
- Otras políticas corporativas

EN 2020 SE HAN REVISADO Y ACTUALIZADO LAS POLÍTICAS CORPORATIVAS

Órganos de gobierno

- Junta General de Accionistas
- Consejo de Administración:
  - **15** consejeros
  - Plan de sucesión
  - Retribución según normativa pública
  - Comisiones de apoyo
- Comité de dirección

33% DE MUJERES EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Naturaleza jurídica singular

- Sociedad Mercantil Estatal
- Sociedad Anónima cotizada

2020

98 denuncias relacionadas con el Código ético (dato consolidado)

0 casos de corrupción identificados

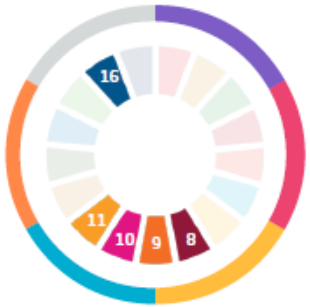
Protección de datos

- Modelo de cumplimiento
- Privacidad desde el diseño
- Auditorías internas
- Formación e información a empleados
- Plan de ciberseguridad

0 BRECHAS DE SEGURIDAD DE DATOS PERSONALES DETECTADAS EN 2020

Finanzas sostenibles

- Línea de crédito sindicada sostenible



Compromiso con los ODS

8 ODS 8 Trabajo decente y crecimiento económico

9 ODS 9 Industria, Innovación e infraestructura

10 ODS 10 Reducción de las desigualdades

11 ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles

16 ODS 16 Paz, justicia e instituciones sólidas

El año 2020 ha supuesto uno de los mayores retos de la historia de Aena. Ante los efectos derivados de la propagación de la covid-19, la empresa ha tenido que ir adaptándose a las circunstancias en cada momento, adoptando todas las medidas necesarias para asegurar su sostenibilidad, preservar y proteger el interés social de la Compañía, empleados, proveedores, clientes y demás grupos de interés, y mantener, al tiempo, una gestión ambiental responsable.

1.1. Estructura de capital y organización

Actualmente, como operador aeroportuario, Aena gestiona 46 aeropuertos de interés general en España y 2 helipuertos. Un total de 32 aeropuertos son de su propiedad, 8 tienen un uso compartido con el Ministerio de Defensa, 5 son Bases Aéreas militares abiertas al tráfico civil, y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ("**AIRM**"), que se explota en régimen de concesión.

A través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante, "**Aena Internacional**"), la Sociedad también está presente fuera de España.

El grupo Aena está conformado por Aena, la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ("SCAIRM"), Aena Internacional, las empresas del Grupo London Luton Airport ("LLAOL"), así como la Sociedad Concesionaria Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. ("Aena Brasil") .

PARTICIPACIÓN MAYORITARIA DEL **51%** EN LA SOCIEDAD GESTORA DEL **AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON, EN REINO UNIDO**

PARTICIPACIÓN EN **12 AEROPUERTOS DE MÉXICO, 2 EN JAMAICA Y 2 EN COLOMBIA**

PROPIETARIA DE LA CONCESIÓN PARA LA GESTIÓN DE **6 AEROPUERTOS EN EL NORDESTE DE BRASIL**

EL GRUPO AENA Está conformado por Aena, la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ("SCAIRM"), Aena Internacional, las empresas del Grupo London Luton Airport, así como la Sociedad Concesionaria Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. ("Aena Brasil")

Órganos de Gobierno

Los máximos órganos de gobierno sobre los que recae la responsabilidad de gestión, supervisión y control de la Compañía son la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración.

A través de su sistema de Gobierno Corporativo

Aena garantiza la generación de valor, el uso eficiente de los recursos y la transparencia en sus gestiones, y protege los intereses de los accionistas y la propia Sociedad. Las herramientas de Gobierno Corporativo dan cumplimiento a las mejores prácticas y recomendaciones nacionales e internacionales, entre ellas las del Código de Buen Gobierno de la CNMV

Accionistas y Junta General de Accionistas

Aena S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal configurada como una sociedad anónima. Su accionista mayoritario es ENAIRE (Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana[1]) con un 51 % de la participación, y el 49% restante, de capital privado, cotiza, desde el 11 de febrero de 2015, en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia (para detalle completo de participaciones a cierre de 2020, puede consultarse el Informe Anual de Gobierno Corporativo).

Además, y desde junio de 2015, Aena forma parte del Ibex 35[2]. El capital social de la sociedad está representado por ciento cincuenta millones (150.000.000) de acciones, de diez euros (10€) de valor nominal cada una de ellas, totalmente suscritas y desembolsadas.

Aena mantiene una interrelación permanente con los accionistas a través de distintos foros, tales como la Junta de Accionistas, presentaciones de resultados, relación con inversores, roadshows, el portal de relación con inversores, sitio en la web corporativa de la Compañía, el Servicio de Atención al Accionista (ir@aena) y la Oficina de Relación con Inversores, ubicada en la sede social de Aena.

La Junta General de Accionistas es el órgano soberano de Aena en el que se reúnen todos los accionistas para deliberar y decidir sobre los asuntos de su competencia - de acuerdo con las mayorías exigidas en cada caso-, o para ser informados de aquellos otros asuntos que considere oportuno el Consejo de Administración. Las reglas de organización y funcionamiento están publicadas en los Estatutos Sociales de la Compañía (artículos 11 a 28, ambos inclusive) y en el Reglamento de la Junta General de Accionistas.

Para facilitar la asistencia, participación, comunicación e interrelación con todos los accionistas y garantizar sus derechos, Aena incorpora diferentes mecanismos, como el voto a distancia o la retransmisión en directo

ACCIONISTAS SIGNIFICATIVOS - PARA ACTUALIZACIÓN ↗

	% DE DERECHOS DE VOTO ATRIBUIDOS A LAS ACCIONES			% DE DERECHOS DE VOTO A TRAVÉS DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	% DE DERECHOS DE VOTO TOTAL			NOTIFICACIONES ANTERIORES
DENOMINACIÓN	**% TOTAL (A)**	**% DIRECTO**	**% INDIRECTO**	**% (B)**	**(A+B)**	**F. REGISTRO ENTRADA CNMV**	**INF. ADICIONAL**	**DETALLE/ ANULACIONES**
BLACKROCK INC.	2,994	0,000	2,994	0,250	3,224	12/10/2020		↗
ENAIRE	51,000	51,000	0,000		51,000	17/02/2015		↗
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	3,860	0,000	3,860	3,607	7,467	03/06/2020		↗
THE CHILDREN'S INVERTMENT MASTER FUND	0,000	0,000	0,000	3,607	3,607	23/04/2020		↗

[1] Anterior Ministerio de Fomento nueva denominación desde 13 de enero de 2020.

[2] Para más información se puede consultar el Informe de Gobierno Corporativo disponible en la web corporativa de Aena.

de la Junta General de Accionistas a través de la página web corporativa.

Cada acción dará derecho a un voto en la Junta General de Accionistas, 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

Con el fin de garantizar la seguridad de los asistentes, y como consecuencia de las medidas y restricciones aprobadas por las autoridades sanitarias con motivo de la emergencia sanitaria de la covid-19, la Junta celebrada en octubre de 2020[3] se ha realizado únicamente de forma telemática, mediante la delegación, el voto anticipado y la asistencia exclusivamente remota. Para ello, se ha dispuesto una plataforma electrónica de retransmisión en directo así como para la intervención y votación de los accionistas a través de medios telemáticos. En la sesión celebrada en el mes de octubre de 2020, fueron aprobados, entre otros asuntos, la aplicación del resultado del año 2019 a reservas[4], el nombramiento de Javier Marín San Andrés como Consejero Ejecutivo, la aprobación de los Principios de acción contra el cambio climático y gobernanza en materia medioambiental, así como la aprobación del Estado de Información no Financiera correspondiente al ejercicio 2019.

[3] La Junta General de Accionistas fue convocada inicialmente para el mes marzo 2020 y fue suspendida con motivo de la covid-19, convocándose una nueva Junta en el mes de junio para su celebración en el mes de octubre.

[4] Decisión tomada tras valorar los daños que ha causado la pandemia de la covid-19 y con el objetivo de fortalecer la solvencia de la sociedad en las actuales circunstancias que no permiten evaluar el impacto futuro de la crisis sanitaria.

El Consejo de Administración

El Consejo de Administración es el máximo órgano de administración y representación de la Compañía. Además, se configura como un órgano de supervisión y control, desempeñando sus funciones con unidad de propósito e independencia de la dirección y dispensando el mismo trato a todos sus accionistas, cuya máxima premisa es el interés social de la Compañía.

En el marco del compromiso de la Compañía con sus accionistas, el Consejo de Administración desarrolla su actividad conforme a unas normas de gobierno corporativo recogidas, principalmente, en los Estatutos Sociales, en el Reglamento de la Junta General de Accionistas, en el Reglamento del Consejo de Administración y en las diferentes Políticas Corporativas.

Como órgano de supervisión y control de la actividad de la Compañía, es el competente para fijar las estrategias y directrices de gestión, implantar y velar por el establecimiento de los procedimientos adecuados de información a los accionistas y a los mercados en general, y adoptar las decisiones procedentes sobre las operaciones empresariales y financieras de especial relevancia, entre otros.

Además de lo anterior, es el órgano encargado de aprobar las Políticas Corporativas, entre las que se incluyen la de Gobierno Corporativo, Responsabilidad Social Corporativa, Control y Gestión de Riesgos, Cumplimiento Normativo y Seguridad de la Información.

Las reglas de organización y funcionamiento están publicadas en los Estatutos Sociales de Aena (artículos 29 a 50, ambos inclusive) y en el Reglamento del Consejo de Administración[5].

A 31 de diciembre del año 2020, el Consejo de Administración de Aena se compone de 15 consejeros: 6 independientes, 6 dominicales nombrados a propuesta del accionista mayoritario ENAIRE, 1 dominical nombrado a propuesta del Grupo TCI y 2 consejeros ejecutivos, uno de ellos el actual Presidente y Consejero Delegado de Aena, D. Maurici Lucena. De acuerdo con lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración y la Política de Selección de Candidatos a Consejeros, y en cumplimiento del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas de la CNMV, la selección de los Consejeros se fundamenta en un análisis previo de las necesidades del Consejo de Administración y de la Compañía, favoreciendo la diversidad de conocimientos, capacidades, experiencias, edad y género, y rechazando cualquier tipo de discriminación por razón de raza, nacionalidad, origen social, sexo, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquiera otra condición personal, física o social de las personas.

El Consejo de Administración de Aena Internacional se compone de 9 consejeros. De los 9 consejeros, 5 son dominicales empleados del Grupo Aena, 3 son independientes y 1 es consejero ejecutivo –el Consejero Delegado D. Javier Marín San Andrés. El Presidente del Consejo de Administración D. Maurici Lucena Betriu es Presidente no ejecutivo. Los Estatutos Sociales de Aena Internacional señalan, en su artículo 17, que el Consejo de Administración estará integrado por un mínimo de 3 y un máximo de 9 consejeros. En la actualidad, la composición es de 9. No existe una política de nombramientos. De los 9 miembros del Consejo de Administración actuales, 6 son empleados del Grupo Aena y 3 son empleados del sector público.

El Consejo de Administración de Aeroportos do Nordeste do Brasil, SA (Aena Brasil) se compone de 7 consejeros: 5 consejeros dominicales nombrados por el accionista único Aena Desarrollo Internacional SME, SA. De los 6 consejeros nombrados por el accionista único, empleados del Grupo Aena, 1 consejero independiente y 1 consejero ejecutivo –el Director Presidente de Aeroportos do Nordeste do Brasil, SA. El Presidente del Consejo de Administración D. Javier Marín San Andrés es Presidente no ejecutivo. Según se establece en los Estatutos Sociales de Aena Brasil, el Consejo de Administración estará compuesto por un mínimo de 5 y un máximo de 9 miembros, los cuales son elegidos por la Junta General por un plazo de 2 años.

Los estatutos Sociales de London Luton Airport Operations Limited (LLAOL) no establecen el número de miembros que debe tener el Consejo de Administración. Los nombramientos se realizan de acuerdo con lo establecido en el Convenio de Accionistas suscrito entre los dos accionistas de las sociedades que conforman el Grupo Luton. No existe una política de nombramientos.

[5] En octubre de 2020, la Junta General de Accionistas acordó la modificación de los estatutos sociales de la sociedad, incluyendo un nuevo artículo, el artículo 50Bis, al objeto de atribuir al Consejo de Administración la responsabilidad de elaborar, publicar y mantener actualizado un Plan de Acción Climática, multianual o plurianual, que incluya actuaciones para la mitigación de los efectos del cambio climático y el seguimiento de los indicadores establecidos para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización. A partir de 2022 la Sociedad deberá elaborar y publicar un informe anual específico y detallado sobre los avances del citado Plan de Acción Climática.

Diversidad en el Consejo

33 %

mujeres en el Consejo -5 de un total de 15 consejeros- (dato a 31/12/2020).

Aena se ha comprometido, en cumplimiento de las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de la CNMV, a **contar en 2022 con un 40% de mujeres en su Consejo de Administración.**

Aena colabora con la **Fundación Woman Forward, Garrigues y el Instituto de Gobernanza Empresarial, en el programa Women Joining Boards,** que tiene como objetivo mejorar la creación de valor dentro de las compañías, impulsando la transformación del Consejo mediante el establecimiento de procesos eficientes que lo conviertan en el motor de la empresa, así como mediante procesos de control estricto de las tareas corporativas.

55,33

edad media de los Consejeros

2,92

años de antigüedad media en el Consejo

La Estructura del Consejo

Nombre	Categoría del Consejero	Procedimiento de elección****	Miembro de otras comisiones expertas	Formación	Experiencia	Consejero en otras entidades (Nº)*****	Asistencia reuniones Consejo (%)	Asistencia reuniones Comisiones (%)	Derechos de voto sobre acciones
Maurici Lucena Betriu CEO, Consejero Delegado	E	JGA	CE	E/F	SF, AD, IT, AER, UN		100%	100%	N/a
Francisco Javier Marín San Andres Consejero Ejecutivo	E	JGA		AE, E/F	IT, SF, AUD, AER, INFRA, AD, UN, T, ESG	2 entidades del Grupo Aena	100%	N/A	340 acciones
Pilar Arranz Notario	D	JGA		O	AUD, CU, AER, AD, INFR, O		100%	N/A	N/A
Francisco Javier Martin Ramiro *	D	JGA		CC/IN, O	INFR, UN, O		90%	N/A	N/A
Ángel Luis Arias Serrano	D	JGA	CNRGC (M)	AE, O	AUD, AER, INFR, AD, ESG, IT, UN		100%	100%	N/A
Juan Ignacio Díaz Bidart	D	JGA		E/F	SF, AUD, T, O, UN, AD		100%	N/A	N/A
Marta Bardón Fernández- Pacheco	D	JGA	CA (M)	E/F	SF, AUD, AD, O		100%	100%	N/A
Francisco Ferrer Moreno	D	JGA	CA (M), CE (M)	E/F	SF, INFR, AUD, UN		100%	100%	N/A
Angélica Martínez Ortega	D	JGA	CE (M)	E/F, O	SF, AUD, INFR, AD		92,31%	100%	N/A
TCI Advisory Services LLP - Christopher Anthony Hohn	D	JGA	CNRGC (M), CE (M)	E/F, AUD, ESG	SF, AUD, AD, ESG, INFRA	9 empresas del Grupo TCI	100%	CNRGC: 25% CE: 100%	3,55%
Amancio López Seijas	I	JGA	CNRGC (C)	E/F	SF, T, O	Presidente y Consejero Delegado de las Sociedades del Grupo de Hoteles Turísticos Unidos, S.A.	100%	100%	N/A
Jaime Terceiro Lomba Consejero Coordinador (Lead independent Director)	I	JGA	CA CNRGC (M), CE (M)	E/F, AER	SF, AUD, AER, UN		100%	100%	N/A
José Luis Bonet Ferrer **	I	JGA	CA	E/F, O	T, UN	1	100%	100%	N/A
Josep Antoni Durán i Lleida	I	JGA	CNRGC (M)	O	UN, AD, T, O	1	100%	100%	30 acciones
Jordi Hereu Boher ***	I	JGA	CNRGC (M)	O	O, UN	1	100%	100%	N/A
Leticia Iglesias Herraiz	I	JGA	CA (C)	E/F, AUD,	SF, AUD, AD	3	100%	100%	N/A
Irene Cano Piquero	I	JGA	CNRGC (M)	E/F	SF, AUD, IT, AD	-	N/A	N/A	N/A
Juan Río Cortés	I	C	CA (M)	E/F, CC/IN	SF, IT, AD	-	N/A	N/A	N/A

* El cargo de D. Francisco Javier Martin Ramiro finalizó con fecha 29 de octubre 2020.
** El cargo de D. José Luis Bonet Ferrer finalizó con fecha 29 de octubre de 2020.
*** El cargo de D. Jordi Hereu Boher finalizó con fecha 22 de diciembre de 2020.
**** El Reglamento del Consejo de Administración y la Política de selección de consejeros se prevé que la CNRGC proponga o informa los nombramientos de nuevos consejeros.

***** 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.

LEYENDA

Categoría del Consejero: I = Independiente; E= Ejecutivo; D= Dominical.
Procedimiento de elección: JGA= Junta General de Accionistas; C= Consejo
Miembro de otras comisiones expertas: CE: Comisión Ejecutiva; CA: Comisión de Auditoría; CNRGC: Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno; (M): Miembro; (C): Presidente

Formación: Económica/Financiera : E/F; Auditoría y riesgos: A/R; Asuntos ESG: ESG; Riesgos no finacieros: RNF; Aeronáutica: AE; Otras Ciencias e Ingenierías: CC/IN; 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: ESG; Gobierno Corporativo: GC; Turismo: T; Otros: O

Plan de Sucesión de Aena

La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo es la Comisión encargada 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 planificada (art. 24 Reglamento Consejo de Administración). Por su parte, el Consejero coordinador dispone de la facultad de coordinar el plan de sucesión del Presidente (art. 15 Reglamento del Consejo de Administración).

La Junta General de Accionistas, ante la finalización del plazo estatutario de los cargos como miembro del Consejo de Administración de D. Francisco Javier Martín Ramiro y D. Jose Luís Bonet Ferrer, acordó el nombramiento como consejeros de Dª. Irene Cano Piquero y D. Francisco Javier Marín San Andrés. Asimismo, el Consejo de Administración, en su reunión del 22 de diciembre de 2020, acordó el nombramiento de D. Juan Río Cortés como consejero ante la vacante producida por la dimisión del D. Jordi Hereu Boher.

Los perfiles de los tres consejeros pueden encontrarse en el siguiente enlace: http://www.aena.es/csee/Satellite/Accionistas/es/Page/1237568525334/1237568522634/Composicion.html

Evaluación del Consejo

Según lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, éste elaborará con carácter anual un plan de actuaciones para el siguiente ejercicio, en el que se incluirá la evaluación de su propio funcionamiento, la calidad y eficiencia de sus trabajos, y el funcionamiento y la composición de sus Comisiones, entre otros. En su caso, el Consejo adoptará un plan de acción que corrija las deficiencias detectadas. Además, cada tres años, el Consejo de Administración será auxiliado para la realización de la evaluación por un consultor externo, cuya independencia será verificada por la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo.

En 2020, los resultados obtenidos en la evaluación del funcionamiento del Consejo y sus Comisiones han sido muy positivos. Además, como novedad este año, se han incluido en el cuestionario que se entrega a cada uno de los Consejeros algunas preguntas en relación con el procedimiento de las reuniones telemáticas y las medidas adoptadas para el correcto funcionamiento del Consejo durante la crisis sanitaria ocasionada por la covid-19.

Respecto a los resultados obtenidos, el 90% de las valoraciones de los Consejeros han sido excelentes o adecuadas respecto al funcionamiento del Consejo de Administración y sólo el 6% de las valoraciones de los Consejeros sugieren que algunos aspectos deberían reforzarse. En cuanto al funcionamiento y la composición de las Comisiones, el 98% de las valoraciones de los Consejeros han sido excelentes o adecuadas frente al 2% que sugieren que algunos aspectos podrían ser mejorables. Por otro lado, las medidas adoptadas para el correcto funcionamiento del Consejo durante la crisis sanitaria ocasionada por la covid-19, tales como las sesiones telemáticas, han sido valoradas positivamente por los miembros del órgano.

Asimismo, se ha elaborado un Plan de Acción para el ejercicio 2021 que recoge las principales deficiencias detectadas durante esta evaluación.

Retribuciones del Consejo

Aena S.M.E. S.A. está sometida tanto al derecho mercantil aplicable a las sociedades de capital como al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, prevaleciendo esta última. La aplicación de normativa pública de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital, implica que:

- Los contratos de los directivos que forman parte del Comité de Dirección Ejecutivo de Aena, S.M.E., S.A. y los del Director de Auditoría Interna y la Directora de Aena Internacional, se encuentran sujetos al Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades.
- La remuneración de los Consejeros está predeterminada por la normativa pública, entre ella, el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio, el citado RD 451/2012; la Orden Comunicada del Ministerio de Hacienda, de 30 de marzo de 2012, por la que se aprueba la

clasificación de las sociedades mercantiles estatales de conformidad con el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivos de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades; y la Orden comunicada del Ministerio de Hacienda, de 8 de enero de 2013, por las que se aprueban las cuantías máximas de las compensaciones por asistencia a los consejos de administración de sociedades mercantiles estatales. De esta forma, la Compañía no tiene discrecionalidad para fijar retribuciones en los términos indicados en el artículo 217.4 de la Ley de Sociedades de Capital, dado que, además, los consejeros no reciben retribución alguna por el ejercicio de sus cargos como miembros del Consejo de Administración, sino únicamente compensación económica por la asistencia a las reuniones del Consejo, compensaciones éstas que se encuentran limitadas por unos importes máximos tal y como se detalla en el Informe Anual de Remuneraciones.

Retribuciones percibidas en 2020:

- **Honorarios del Consejero Ejecutivo:** el primer Consejero Ejecutivo y también Presidente y Consejero Delegado del Consejo de Administración ha percibido 170.000 € (incluye retribución fija, variable y demás complementos). Por su parte, el Consejero Ejecutivo, D. Francisco Javier Marín San Andrés ha percibido, desde su nombramiento como tal por la Junta General de Accionistas del pasado 29 de octubre de 2020, 25.000€ (incluye retribución fija, variable y demás complementos percibidos en su condición de Director General).
- **Retribución de Consejeros[6]:** de acuerdo con la Orden comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de 8 de enero de 2013, será como máximo de 11.944 € anual (Grupo 1) derivada de su asistencia a las reuniones del Consejo (11 reuniones en total).
  No obstante, la retribución correspondiente a los Consejeros con la condición de Alto Cargo de la Administración General del Estado, se ingresa en el Tesoro Público[7]. Teniendo lo anterior en cuenta, y de acuerdo al número de asistencias de los Consejeros a las sesiones del Consejo, la retribución media percibida por Consejero ha sido de 11.944 € y por Consejera 11.944 €[8].
- **Retribución de Alta Dirección[9]:** la retribución media percibida por mujeres en esta categoría ha sido de 121.339 € y por hombres de 129.857€[10]. La brecha salarial se sitúa en el 7% para esta categoría.

La remuneración media anual de cada uno de los miembros del Consejo[11] de Aena Sociedad Concesionaria de la Región de Murcia es de 6.853,99 euros brutos (conforme al certificado del acta de 18 de septiembre de 2018 de decisión de socio único en el que se adopta la decisión). La remuneración de los Consejeros está predeterminada por la normativa pública[12], de forma que la Compañía no tiene discrecionalidad para fijar retribuciones en los términos indicados en el artículo 217.4 de la Ley de Sociedades de Capital, dado que, además, los consejeros no reciben retribución alguna por el ejercicio de sus cargos como miembros del Consejo de Administración, sino únicamente compensación económica por la asistencia a las reuniones del Consejo, compensaciones éstas que se encuentran limitadas por los máximos retributivos establecidos por el Ministerio de Hacienda de España para las empresas del sector público del Grupo 3 (actualmente máximo anual de 6.854€ por asistencia a las sesiones del Consejo de Administración, y de 1.520€ por asistencia a las sesiones de comisiones del Consejo). A lo largo de 2020, se celebraron un total de 11 reuniones, por cada una de las cuales cada Consejero percibió 623,09€ de remuneración.

La remuneración de los Consejeros de Aena Internacional está predeterminada por la normativa pública, entre ella, el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio, el citado RD 451/2012, la Orden Comunicada del Ministerio de

[6] La información sobre la remuneración del Consejo de Administración se detalla en el Informe Anual de Remuneraciones, que puede ser consultado en la web corporativa de la Compañía.
[7] En Aena, durante el ejercicio 2020, se ingresaron las compensaciones percibidas Epor los Altos Cargos D. Maurici Lucena Betriu, Angélica Martínez, Juan Ignacio Díaz Bidart, Angel Luís Arias Serrano, Francisco Javier Martín Ramiro en el Tesoro Público.
[8] 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.
[9] Para el cálculo de la retribución media de Alta Dirección se considera sueldos, dietas, planes de pensiones y seguros.
[10] A efectos de cálculo de la media desglosada por sexo, se ha considerado la plantilla media de los miembros de la Alta Dirección de Aena, S.M.E y AIRM (debido a los cambios sucedidos en la estructura organizativa a lo largo de 2020).
Para el cálculo de la retribución media, se han tenido en cuenta el salario base, retribución variable, dietas, indemnizaciones, sistemas de previsión a largo plazo y otros conceptos.
Se encuentra pendiente de aplicación la revisión salarial recogida en el Real Decreto-Ley 2/2020, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público.
[11] El apartado 18 de los estatutos sociales de la SCAIRM, sobre la remuneración de los consejeros, señala que "Los Consejeros y el Secretario, si no fuera Consejero, tendrán derecho a percibir las dietas por Asistencia a las Sesiones, así como a las indemnizaciones oportunas por los gastos de desplazamientos que origine la asistencia a las reuniones que se celebren. El importe de estas dietas será fijado por la Junta General con sujeción a lo dispuesto en la legislación aplicable. El importe máximo de la remuneración anual deberá ser aprobado por la Junta General y permanecerá vigente en tanto no se apruebe su modificación".
[12] Principalmente, el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio, el citado RD 451/2012, la Orden Comunicada del Ministerio de Hacienda de 30 de marzo de 2012 y la Orden comunicada del Ministerio de Hacienda, de 8 de enero de 2013.

Hacienda de 30 de marzo de 2012 y la Orden comunicada del Ministerio de Hacienda, de 8 de enero de 2013. De esta forma, la Compañía no tiene discrecionalidad para fijar retribuciones en los términos indicados en el artículo 217.4 de la Ley de Sociedades de Capital, dado que, además, la remuneración de los consejeros consiste únicamente en dietas de asistencia a las reuniones del Consejo, cuyo importe se encuentra limitado por los máximos retributivos establecidos por el Ministerio de Hacienda de España para las empresas del sector público del Grupo 3 (actualmente máximo anual de 6.854€ por asistencia a las sesiones del Consejo de Administración, y de 1.520€ por asistencia a las sesiones de comisiones del Consejo).

Aena Internacional como sociedad a través de la cual la matriz Aena, S.M.E., S.A. invierte en el extranjero, ha fijado, en materia de remuneraciones, en el año 2020, unas reglas de gobierno corporativo relativas a las retribuciones de consejero en las sociedades participadas. La retribución media percibida por Consejero ha sido de 7.614 € y por Consejera 7.682 €[13].

En el caso del grupo titular de la concesión del Aeropuerto de Londres-Luton, actualmente únicamente se retribuye al Consejero Independiente, el cual suscribe un contrato a tal efecto. Es Consejero Independiente el Presidente del Consejo, que ejerce como Consejero y Presidente en las cinco sociedades del grupo, y como miembro del *Audit and Risk Committee* y del *Remuneration Committee*, siendo su retribución bruta fija total anual de 100.000 libras esterlinas (GBP) al año.

En cuanto a Aena Brasil, en octubre de 2020 la Asamblea de Accionistas de la Sociedad aprobó un plan de remuneración de consejeros aplicable desde esa fecha, por lo que no es posible calcular la retribución media anual del año 2020.

Comisiones de apoyo al Consejo

El Consejo de Administración cuenta con tres comisiones delegadas: la Comisión Ejecutiva, la Comisión de Auditoría y la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo[14].

En el Reglamento del Consejo de Administración se detallan sus competencias específicas, proceso de evaluación del desempeño de sus integrantes y los derechos y deberes de los Consejeros.

Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo

Está integrada por un total de 5 Consejeros todos ellos no ejecutivos, siendo 3 independientes, con facultades para conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación y prácticas de Aena en materia de responsabilidad corporativa y desarrollo sostenible, así como comunicar sus acuerdos al conjunto del Consejo de Administración. Entre sus funciones se encuentran:

- Revisar periódicamente la política y la estrategia de responsabilidad corporativa.
- Conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación y prácticas de la Sociedad en materia de responsabilidad corporativa. En especial, en lo que respecta al cumplimiento de la estrategia y prácticas de responsabilidad corporativa asegurando que se enfoquen a alcanzar una mayor sostenibilidad social y ambiental y la creación de valor a largo plazo; los procesos de relación con los distintos grupos de interés; la contribución a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); y coordinar el proceso de reporte de la infor-mación no financiera y sobre diversidad, que incluye las cuestiones éticas y/o informe de Responsabilidad Corporativa.
- Evaluar periódicamente la adecuación del sistema de gobierno corporativo de la sociedad, específicamente en las políticas de gobierno corporativo. Evaluar las conocimientos y experiencia necesarios en el Consejo de Administración y definir, en consecuencia, las funciones y aptitudes necesarias en los candidatos que deban cubrir cada vacante, y evaluar el tiempo y dedicación precisos para que puedan desempeñar bien su cometido.
- Establecer un objetivo de representación por género, elaborar recomendaciones sobre cómo alcanzarlo e informar al Consejo sobre cuestiones de diversidad.
- Elevar al Consejo de Administración las propuestas de nombramiento de Consejeros Independientes e informar las propuestas de nombramiento de los restantes consejeros.
- Verificar anualmente el cumplimiento de la política de selección de consejeros.
- Informar las propuestas de nombramiento y separación de altos directivos.

En 2020, se celebraron 8 reuniones de esta Comisión. A ellas asistieron (presentes y representados) el 100 % de sus miembros en 2 de ellas y el 80 % en 6 de ellas.

[13] 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.

[14] En la web corporativa pueden consultarse la composición, responsabilidades y reglamentos de funcionamiento de dichos órganos.

Comisión de Auditoría

De acuerdo a lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración (artículo 23), la Comisión de Auditoría tiene competencias en la supervisión y control de la información no financiera y en la evaluación de los riesgos no financieros.

Así pues, además de las funciones en materia de supervisión y control de la información financiera y de los sistemas de control interno y de gestión de riesgos, la Comisión de Auditoría tiene la competencia de evaluar todo lo relativo a los riesgos no financieros de la empresa, incluyendo los operativos, tecnológicos, legales, sociales, medio ambientales, políticos y reputacionales.

Asimismo, tiene competencias en materia de cumplimiento normativo, en concreto, para establecer y supervisar un mecanismo que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial las irregularidades de potencial trascendencia que se adviertan en el seno de la empresa; así como coordinar a los órganos encargados del cumplimiento y revisar la política de cumplimiento normativo y demás políticas y procedimientos para prevenir conductas inapropiadas y supervisión de la gestión del Canal de Denuncias.

En 2020, se celebraron 8 reuniones de esta Comisión. El 100% de las reuniones contaron con la asistencia presencial o representaciones, de todos los consejeros.

Comisión Ejecutiva

En virtud de lo regulado en el artículo 22 del reglamento del Consejo de Administración, este órgano está integrado por 5 consejeros y tiene capacidad decisoria de ámbito general y, consecuentemente, con delegación expresa de todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración, excepto las que tengan la consideración de indelegables en virtud de la ley, la normativa aplicable, los Estatutos Sociales o el propio Reglamento del Consejo.

Este año, con motivo de la crisis generada por la pandemia de la covid-19, la Comisión Ejecutiva se ha reunido en 4 ocasiones, en las cuales asistieron (presentes y representados) el 100% de sus miembros.

Comité de Dirección

Conforme a lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, la gestión ordinaria de los negocios de la sociedad se encomienda al equipo de dirección y a los órganos ejecutivos correspondientes, siendo así el nexo de unión entre el Consejo de Administración y el resto de la Compañía. La estructura organizativa de Aena se ha configurado para asegurar el cumplimiento de los compromisos del marco regulatorio (Documento de Regulación Aeroportuaria, DORA 2017-2021)[15], al impulso de nuevas líneas de negocio generadoras de valor, como las actividades comerciales e inmobiliarias y la expansión a escala internacional, la Sostenibilidad y la Innovación.

Composición del Comité de Dirección (31/12/2020)

Maurici Lucena Betriu
Presidente- Consejero Delegado

María José Cuenda Chamorro
Directora General Comercial e Inmobiliario

Javier Marín San Andrés
Consejero | Director General de Aeropuertos

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

Amparo Brea Álvarez
Directora de Innovación, Sostenibilidad y Experienca de cliente

José Leo Vizcaíno
Director Económico-Financiero

Juan Carlos Alfonso Rubio
Secretario General y del Consejo de Administración

María Gómez Rodríguez
Directora de Comunicación

Begoña Gosálvez Mayordomo
Directora de Organización y Recursos Humanos

* Cambio de nombre de la Dirección de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia de cliente.

[15] Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA): instrumento que establece las condiciones mínimas necesarias para garantizar la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias y la ade-cuada prestación de los servicios básicos de la red de aeropuertos.

1.2. Cultura y ética corporativa

La naturaleza de Aena le confiere un régimen jurídico que debe conjugar la regulación pública y la privada a la que está sometida la Compañía. Como Sociedad Mercantil Estatal y, por ende, como parte del Sector Público Institucional Estatal, le resulta de aplicación lo establecido en los artículos 166.1.c) de la Ley 33/2003 del Patrimonio de las Administraciones Públicas y 2.2.c) de la Ley 47/2003 General Presupuestaria, así como por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. A su vez, como Sociedad Anónima Cotizada, está sujeta al Real Decreto Legislativo 1/2010, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, así como al Real Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Mercado de Valores.

Entre los ámbitos que pueden verse afectados por esta naturaleza jurídica singular se encuentran, por ejemplo, la política de remuneraciones de consejeros o directivos, el régimen de responsabilidad de los consejeros, la adquisición de participaciones mayoritarias en otras sociedades, la contratación de personal, de proveedores, el acceso a la información pública o la transparencia. Adicionalmente, Aena está sujeta a lo establecido en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), -instrumento que establece las condiciones mínimas necesarias en la gestión aeroportuaria-, y a los requisitos establecidos en la normativa europea en materia de seguridad aeroportuaria y operacional así como por distintas disposiciones de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como a los requerimientos en materia de calidad y medio ambiente derivados de la aplicación de normas como la ISO 20906, ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 27002:2013, ISO 19600, el Reglamento UE nº139/2014 o Airport Carbon Accreditation, a los que voluntariamente se ha adherido.

Tomando como base las directrices previstas en el marco normativo, Aena ha elaborado una estructura de normas básicas (de alto nivel) que configuran el modelo de Compliance de la Compañía y que contribuyen a articular con eficacia y eficiencia la gestión de la compañía con sus objetivos estratégicos.

Para Aena es fundamental garantizar la legalidad de los actos que en el ejercicio de sus actividades profesionales realicen los empleados, directivos y administradores de la Sociedad. La ética, el cumplimiento, la legalidad, la integridad y la transparencia son la base de su actividad y, el punto de partida para el establecimiento de las relaciones con sus grupos de interés.

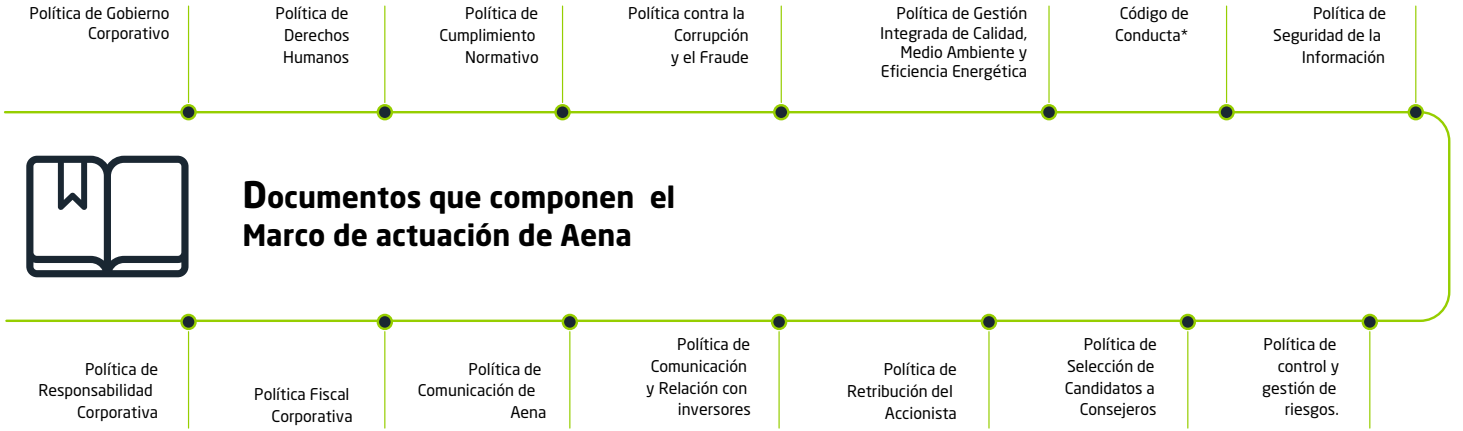
Este Sistema de Cumplimiento Normativo General de Aena, se compone, entre otros, de elementos como el Código de Conducta, la Política de Cumplimiento Normativo o la Política contra la corrupción y el fraude, que vinculan y son de aplicación a los miembros de los Órganos de Administración, a la Alta Dirección y en general, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica a todos los empleados de Aena o de cualquier otra sociedad participada íntegramente por Aena y domiciliada en España.

Estas Políticas, serán de aplicación a los Directivos y empleados de las filiales, con participación mayoritaria de Aena y no domiciliadas en España (Aeropuerto de Londres-Luton y Aena Brasil) según su normativa, y salvo en lo que establezcan sus propias políticas, ya que sus Órganos de Cumplimiento son los encargados de implementar sus Sistemas de Cumplimiento Normativo, en coordinación con el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC) de Aena.

A este respecto, el OSCC de Aena, velará por que se implante en sus sociedades participadas, Sistemas de Cumplimiento Normativo, con los mejores estándares internacionales, a través de sus representantes en las sociedades en las que participe de forma minoritaria. Para ello, se ha elaborado unos principios de actuación.

Aena, bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito, regula los potenciales conflictos de interés de sus diferentes colectivos. Así, existe una Política de conflicto de interés específica para Administradores; también se hace referencia, y se regula, el conflicto de interés en diferentes normas internas. En 2020, se ha modificado la Política de Cumplimiento Normativo y su Reglamento de desarrollo, para reforzar la regulación de los potenciales conflictos de interés.

En todas sus normas internas, se establece la cultura preventiva, basada en el principio de “tolerancia cero” hacia la corrupción en los negocios, en todas sus formas.



* Las empresas del Grupo London Luton Airport Holding cuentan con normas de conducta aprobadas por sus Consejos de Administración, aplicables a sus empleados, directivos y consejeros. El Grupo se encuentra actualmente en un proceso de revisión de su sistema de cumplimiento, así como de sus políticas y procedimientos para su mejora y mayor eficiencia.

El Consejo de Administración es el encargado de velar por el cumplimiento, por parte de los directivos de la Sociedad en el ejercicio de sus funciones, de las normas éticas.

Como establece el Reglamento, los Consejeros se hallan investidos de las más amplias facultades para la obtención de información sobre cualquier aspecto de la Sociedad. Específicamente, los Consejeros Externos pueden solicitar la contratación con cargo a la Sociedad de asesores y expertos, con el fin de ser auxiliados en el ejercicio de sus funciones.

En 2020 se ha llevado a cabo la revisión de las políticas corporativas y de cumplimiento, con la consiguiente modificación de aquellos aspectos de su contenido que requerían de actualización, sobre todo en el marco de la revisión del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas publicado por la CNMV el pasado mes de junio. Asimismo, se ha reforzado el compromiso de Aena en determinadas materias, con la aprobación de políticas específicas, en ámbitos como los Derechos Humanos, la seguridad de la información y la de Control y Gestión de Riesgos, especialmente relevante en cuanto a que establece los controles específicos para evitar su materialización.

Esta Política de Control y Gestión de Riesgos hace referencia explícita a los riesgos relacionados con la corrupción, si bien se enmarca dentro de la categoría de "riesgos legales y de cumplimiento" todos los relacionados con el carácter de obligatoriedad de las normas legales. A su vez, en esta categoría se incluyen todos aquellos riesgos relacionados con la vulneración de normas legales, normas sectoriales y normativas internas. Por su parte, la Política de Responsabilidad Corporativa – también actualizada en enero de 2020 - incluye entre los principios de actuación que fundamentan la Responsabilidad Corporativa de la Compañía el de "establecer principios de transparen-cia, integridad y ética empresarial, rechazando cual-quier tipo de corrupción, y actuando conforme al Código de Conducta".

En lo que respecta a las políticas de Aena en materias medioambientales y sociales, éstas identifican e incluyen los correspondientes principios, compromisos, objetivos y estrategias, así como los métodos o sistemas para el seguimiento del cumplimiento de las políticas, de los riesgos asociados y su gestión y los mecanismos de supervisión del riesgo. Específicamente la Política de Comunicación de Aena y la Política de Comunicación y contactos con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto hacen referencia a los canales pertinentes de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés y a las prácticas de comunicación responsable que eviten la manipulación informativa y protejan la integridad y el honor.

Sistema de Cumplimiento normativo

El **Sistema de Cumplimiento Normativo** tiene un carácter transversal, y está orientado a prevenir o mitigar no solo los riesgos penales sino también aquellos derivados de actuaciones contrarias a la normativa interna o externa aplicable a Aena, garantizando la legalidad de los actos que realicen los empleados, directivos y administradores de la Sociedad en el ejercicio de sus actividades profesionales, minimizando al máximo posible el riesgo de que se produzcan malas prácticas o incumplimientos normativos en el desarrollo de la actividad.

Para ordenar y coordinar su gestión, el Consejo de Administración ha designado una Dirección de Cumplimiento y un órgano interno colegiado, el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC). Corresponde al OSCC, en particular, la implantación, desarrollo y aplicación del Sistema de Cumplimiento Normativo General de Aena, sin perjuicio de las responsabilidades que corresponden a otros órganos y direcciones de la Sociedad.

A estos efectos, el OSCC goza de las facultades necesarias de iniciativa y control para vigilar el funcionamiento, la eficacia y el cumplimiento de la Política de Cumplimiento Normativo, velando por la adecuación del Sistema de Cumplimiento Normativo General a las necesidades y circunstancias de la Sociedad en cada momento.

El OSCC es un órgano colegiado dependiente del Consejo de Administración, que tendrá la siguiente composición: Presidente, Secretario General, Director/a de Cumplimiento, el Director de Auditoría Interna y 6 vocales nombrados por cada una de las siguientes direcciones: Dirección General de Aeropuertos, Dirección General Comercial e Inmobiliaria, Dirección Económico-Financiera, Dirección de Organización y Recursos Humanos, un representante de las Sociedades Filiales propuesto por la Dirección General de Aeropuertos y un Secretario nombrado por el Presidente del OSCC.

Compromiso de Aena con la Gestión Ética

Instrumentos de lucha contra la corrupción y el blanqueo de capitales

Código de Conducta

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

Política Contra la Corrupción y el Fraude

- Difusión
- Formación
- Pautas de gestión y decisión
- Corrupción y soborno de miembros de entidades públicas o privadas
- Previsiones en relación con regalos, comisiones o facilidades de crédito
- Actividades políticas o asociativas
- Transacciones económicas, contratos, convenios o acuerdos
- Relaciones comerciales
- Relaciones con terceros
- Operaciones societarias

Consejo de Administración

Órgano de Supervisión y Control

Órgano gestor del canal de denuncias

Encargados de vigilar y verificar cualquier conducta irregular

- **Dirección de cumplimiento**
- **Órgano de Supervisión y Control**

Los elementos esenciales del Sistema de Cumplimiento son el Código de Conducta, la Política de Cumplimiento Normativo, la Política contra la corrupción y el fraude y Canal de Denuncias.

El desarrollo de una cultura de cumplimiento en la organización constituye un eje fundamental en la gestión de la Compañía. Además de ofrecer a los Administradores, directivos y empleados formación específica en la materia. Aena refuerza sus alianzas con otras empresas para estar a la vanguardia de las mejores prácticas del sector. Participa de forma activa en distintos foros empresariales, y lidera alguna de las iniciativas más destacadas en esta materia como el Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e Integridad de Forética.

Código de Conducta

El Código de Conducta constituye el principal instrumento con el que cuenta la Compañía para hacer frente a comportamientos que puedan vulnerar la normativa o la ética. Vincula y es de aplicación a los Órganos de Administración, la Alta Dirección y sin excepción a todos los empleados de Aena o de cualquier otra sociedad participada íntegramente por Aena y domiciliada en España[16], cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica. Todos ellos tienen el deber de conocerlo y cumplirlo.

Con ello, consagra como norma interna de la Compañía el respeto a los principios de:

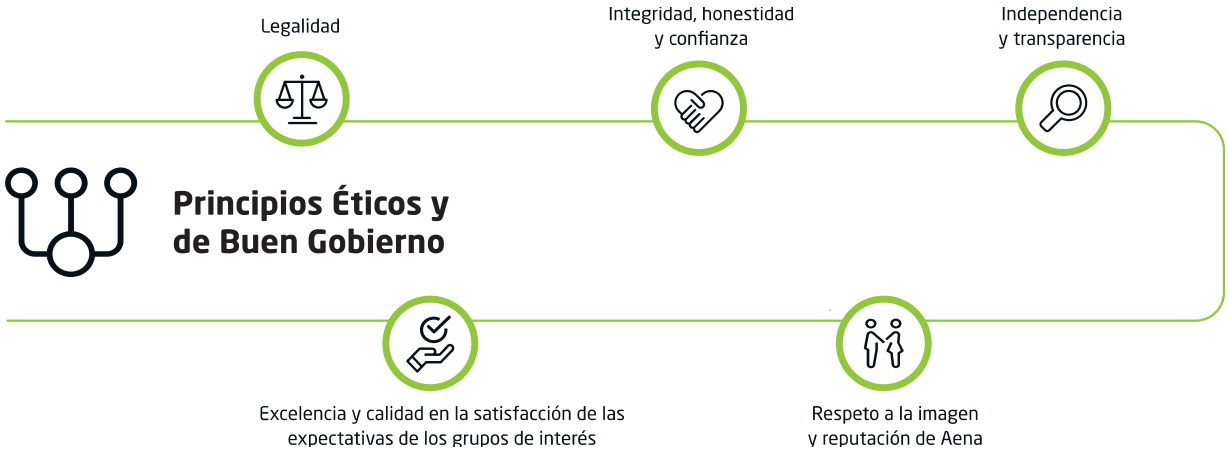
- Legalidad.
- Integridad, honestidad y confianza.
- Independencia y transparencia.
- Excelencia y calidad en la satisfacción de las expectativas de los grupos de interés.
- Respeto a la imagen y reputación de Aena.

Aena se compromete a cumplir y hacer cumplir estos Principios Éticos y de Buen Gobierno, que han de guiar y presidir en todo momento las actuaciones de las personas sujetas al Código de Conducta. Para garantizarlo, además de los programas de formación específicos para empleados, en 2020 se ha ejecutado por el OSCC un Plan de Comunicación y Sensibilización, que incluye diversas acciones, entre las que se encuentran, una serie de publicaciones en la newsletter de la Compañía -también accesibles a través de la intranet-, mensajes de sensibilización en los paneles de los centros de trabajo, así como sesiones de formación para distintos colectivos. Todas estas acciones encaminadas a reforzar el conocimiento sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, el Código de Conducta y, en definitiva, a prevenir o mitigar el riesgo de comisión de actuaciones delictivas.

Para dejar constancia de este compromiso de la Alta Dirección, también frente a terceros, el Presidente, y sus ejecutivos, difunden mensajes en relación a la importancia de nuestro Código de Conducta y sus principios rectores, que se encuentra disponible en la página web corporativa de Aena.

Firmes en su objetivo de dar a conocer el Sistema de Cumplimento Normativo General recientemente implantado en Aena, a lo largo de 2019, se impartió formación on-line a todos los empleados tanto de Aena, como de ADI y AIRM, contándose con la participación de 7.200 personas (93,5% de la plantilla).

Esta formación se ha visto reforzada durante 2020, con la realización de formación on-line, en este caso para colectivos específicos, en la que han participado



[16] El Aeropuerto de Londres-Luton dispone de un Código de Conducta propio, si bien incorpora valores alineados con los de Aena. El Consejo de Administración de Aena Brasil ha aprobado en el primer semestre de 2020 su propio Código de Conducta alineado con los principios y valores de su matriz y se ha adherido (con ajustes a normativa local) a la Política Cumplimiento Normativo y a la Política Anticorrupción de Aena.

alrededor de 723 personas, entre directivos y otro personal. Igualmente, se han realizado acciones de formación y comunicación a través de otras modalidades, como concursos, mensajes en la revista de Aena y en los paneles de los centros de trabajo. Durante del año 2020 se han computado un total de 1.566 horas en formación específica sobre Cumplimiento Normativo.

Este Plan de formación y comunicación, de carácter plurianual, continuará ejecutándose en 2021, estando previsto continuar con las sesiones formativas para el resto de la organización.

Las sociedades de LLA y Aena Brasil a su vez, han aprobado sus planes de formación, que se están ejecutando en 2020 y continuarán en 2021. En Aena Brasil, en 2020 se impartió formación en materia de prevención/mitigación del riesgo de comisión de actuaciones delictivas para dar a conocer el Código de Conducta y el Canal de Denuncias de la Compañía a más de 269 empleados (suponiendo 538 horas de formación).

El OSCC es el encargado de la supervisión, control y evaluación del correcto funcionamiento del Sistema de Cumplimiento Normativo. Anualmente revisa el Código de Conducta y la Política de Cumplimiento Normativo, y en su caso, propone las modificaciones al Consejo de Administración. En diciembre de 2020, el Consejo de Administración ha aprobado la actualización del Código de Conducta, la Política de Cumplimiento Normativo y la Política contra la corrupción y el fraude.

Aena hace público su compromiso explícito por la minimización conflictos de interés, regulándolo en distintos textos de normativa interna. En el Código de Conducta, publicado en la web de Aena, se dedica un apartado a regular el conflicto de interés, que aplica a todas las personas sujetas al Código[17]. Aena también dispone de una Política de Conflicto de Interés específica para Consejeros. Además, el OSCC ha aprobado unas Instrucciones Generales para gestión de los posibles conflictos de interés de los Directores de las Sociedades Aena, ADI y SCAIRM. En este sentido, en el Reglamento de desarrollo de la Política de Cumplimiento Normativo se regula el posible conflicto de interés para los integrantes de la Dirección de Cumplimiento.

En 2020, se ha llevado a cabo por la Dirección de Auditoría Interna una revisión de la función de cumplimiento, que ha dado lugar a la elaboración de un plan de actuación, encaminado a la subsanación de las incidencias detectadas, cuya ejecución culminará, previsiblemente en 2021.

[17] De acuerdo con el Artículo 26 – Deber de diligencia, del Reglamento del Consejo de Administración, los Consejeros quedan obligados a) Expresar claramente su oposición cuando considere que alguna propuesta de decisión sometida al Consejo de Administración sea contraria a la ley, a los estatutos sociales, al presente Reglamento o al interés social y solicitar la constancia en acta de dicha oposición. De forma especial, los Consejeros Independientes y demás Consejeros a quienes no afecte el potencial conflicto de interés, deberán también expresar su oposición cuando se trate de decisiones que puedan perjudicar a los accionistas no representados en el Consejo de Administración. Asimismo, Aena dispone de Procedimiento de Conflictos de interés cuyo objeto es establecer los procedimientos de actuación de Aena, S.M.E., S.A. ("Aena"), en materia de prevención de conflictos de intereses en los que pueden encontrarse los Consejeros y accionistas de la Sociedad y su Grupo, 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 también objeto de este procedimiento la actuación en materia de prevención de conflictos de intereses que tanto miembros del equipo directivo de la Aena, S.M.E., S.A. como los Administradores de la misma, que tengan la consideración de Alto Cargo de la Administración del Estado, sujetos a la Ley 3/2015 de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del Alto Cargo de la Administración General del Estado.

Política de Cumplimiento Normativo

La Política de Cumplimiento Normativo de Aena, 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, se fundamenta en su compromiso con los valores y principios recogidos en el Código de Conducta y el rechazo a cualquier conducta que suponga un acto ilícito, contrario a los principios, valores o políticas de la compañía.

Con esta Política, Aena refuerza el compromiso con el buen gobierno corporativo y se contribuye a ejercer el control exigible sobre los órganos de administración, directivos y empleados, minimizando el riesgo de malas prácticas o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad.

Al objeto de alcanzar un nivel de seguridad razonable en la Sociedad, han sido implementados controles de prevención, actuación y de revisión en la Organización.

A partir de la elaboración de un mapa de riesgos de cumplimiento normativo, se ha instaurado en Aena, un Sistema de Cumplimento Normativo General, para reducir, tanto el riesgo de comisión de delitos, como por incumplimientos del conjunto del sistema normativo y de gobierno corporativo aplicable a la Sociedad, que, además, permite garantizar frente a terceros que Aena ejerce el debido control de prevención que legalmente resulta exigible.

Se trata de un conjunto de medidas generales y específicas dirigidas a la prevención, detección y reacción ante posibles incumplimientos normativos que incluyen controles de prevención, como por ejemplo Políticas internas de actuación, como puede ser el Canal de Denuncias, y de revisión, para lo que se creó el OSCC, como principal órgano de revisión y la Dirección de Cumplimiento.

Todos los miembros del Consejo de Administración, directivos y empleados de Aena tienen la obligación de informar sobre cualquier hecho constitutivo de un posible ilícito penal, incumplimiento legal o irregularidad de los que tengan constancia a través del Canal de Denuncias.

Política de cumplimiento normativo

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

Legislación
Salvaguardia y cumplimiento de la Legislación vigente y de la normativa interna.

Tolerancia cero
"Tolerancia cero" hacia la comisión de actos ilícitos o delictivos, impulsando una cultura preventiva.

Autocontrol
Promoción de procesos de autocontrol en la toma de decisiones y actuaciones de directivos y empleados.

Divulgación
Facilitar el conocimiento y respeto de las obligaciones legales, el Código de Conducta y de las normas y procedimientos internos.

Canales de denuncia
Promover canales que faciliten la denuncia de la comisión de ilícitos penales o incumplimientos normativos.

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.

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.

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.

Cooperación
Prestar la asistencia y cooperación que puedan requerir los órganos judiciales, administrativos o cualquier órgano supervisor nacional o internacional.

En respuesta a la estrategia de Aena consistente en el cumplimiento, revisión y mejora continuada del sistema de cumplimiento y buen gobierno corporativo, la Sociedad cuenta, como principal control de revisión, con el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento.

Durante el año 2020, se han analizado las actividades de Aena que pudieran estar más expuestas al riesgo por la incidencia de la covid-19. Como resultado de este análisis, se ha incrementado algunos valores de los riesgos de la Compañía, puesto que se ha considerado que había mayor probabilidad de materializarse, lo que ha dado lugar a una actualización del mapa de riesgos de incumplimiento normativo. Así, por ejemplo, se han incrementado los riesgos de daños informáticos derivados de las amenazas a la confidencialidad incluyendo la ciberseguridad, los delitos contra la salud pública, derivado de los cambios normativos, así como otras medidas sanitarias implantadas en los aeropuertos, el riesgo de descubrimiento y revelación de secretos, etc...

Canal de denuncias

La Dirección de Cumplimiento y el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento son los encargados de vigilar y verificar cualquier conducta irregular, así como de gestionar el canal de denuncias de Aena y, en particular, se les atribuyen las siguientes funciones:

- Asegurar que todas las denuncias recibidas se analizan de forma independiente.
- Garantizar la confidencialidad de la identidad de la persona que la plantea, así como del denunciado o denunciados, cuya identificación se exige por el Código de Conducta.
- Informar a las personas estrictamente involucradas en el proceso, así como dar seguimiento y concluir las denuncias presentadas.
- En caso de infracción, aplicar los procedimientos recogidos en el capítulo XIV del Convenio Colectivo de Aena.
- En caso de incumplimientos imputables a los miembros del Consejo de Administración, se aplicará lo previsto en el Reglamento del Consejo de Administración; mientras que, para los altos directivos, se atiende lo dispuesto en los contratos que regulan su relación con Aena.

En su calidad de encargado de la supervisión, control y evaluación del correcto funcionamiento del Sistema de Cumplimiento Normativo General, el Órgano de Supervisión y Control del Cumplimiento tiene, entre otras, la obligación de fomentar el conocimiento y cumplimiento del Código de Conducta, interpretarlo y orientar en la toma de decisiones en caso de duda, así como realizar las propuestas de mejora del mismo que considere convenientes.

A través del canal de denuncias se recepcionan denuncias y otras comunicaciones de conductas irregulares que puedan implicar la comisión de algún acto contrario a la legalidad, a las políticas y procedimientos de la Compañía, o a las normas de actuación contempladas en el Código de Conducta. El canal es gestionado y supervisado por el OSCC a través de la Dirección de Cumplimiento, para lo que cuenta con el soporte de un despacho externo, que le reporta sobre las actuaciones realizadas en las denuncias recibidas, sin perjuicio de la conclusión final proceso de estudio de las denuncias, que será realizada por el OSCC. Así, el OSCC es el encargado de garantizar la confidencialidad de las personas denunciantes y denunciadas. Su regulación se encuentra en el Procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias y de las Comunicaciones de Actuaciones Irregulares, al que se accede través de la página de inicio de la Intranet. Desde abril de 2019, está disponible el canal de denuncias externo, al que cualquier persona, incluso de forma anónima, puede acceder a través de la web corporativa (www.aena.es) de Aena, y disponible en lenguas cooficiales (catalán, gallego, euskera y valenciano) y en inglés, que permite a los grupos externos plantear sus denuncias o consultas de manera más ágil y accesible.

En lo que respecta al Aeropuerto de Londres-Luton, se pueden recepcionar este tipo de denuncias a través del gerente directo, el Whisteblowing Officer, el servicio de operaciones del aeropuerto, un servicio telefónico externo confidencial gestionado por una empresa externa (whistle@pcaw.co.uk), el asesor legal y el CEO.

Aena Brasil dispone hasta la fecha exclusivamente de canal de denuncias externo al que puede acceder

cualquier usuario. En concreto, las denuncias son recibidas a través del Canal de Ética Web, Canal de Ouvidoria y correo electrónico.

En el año 2020 se han recibido un total de 98 denuncias[18] relacionadas con el Código ético, de las cuales:

	2019			2020		
		Denuncias			Denuncias	
ENTRADAS EN EL CANAL DE DENUNCIAS [20]	Reclamaciones por la prestación de servicios aeroportuarios	**RECIBIDAS POR CANAL INTERNO**	**RECIBIDAS POR CANAL EXTERNO**	Reclamaciones por la prestación de servicios aeroportuarios	**RECIBIDAS POR CANAL INTERNO**	**RECIBIDAS POR CANAL EXTERNO**
AENA SME, AIRM, ADI	74	14	41	78	23	37
LUTON	0	0	N/A [21]	0	2	0
BRASIL [22]	NA	NA	NA	1	0	36
TOTAL	**74**	**14**	**41**	**79**	**25**	**73**

2020

	AENA SME y AIRM y ADI			**Aeropuerto de Londres-Luton**			**AENA BRASIL**		
NATURALEZA DE LA DENUNCIA	DESESTIMADAS	ESTIMADAS	MEDIDAS ADOPTADAS	DESESTIMADAS	ESTIMADAS	MEDIDAS ADOPTADAS	DESESTIMADAS	ESTIMADAS	MEDIDAS ADOPTADAS
ACOSO LABORAL [19]	1	0	NA	1	0	NA	0	0	NA
DISCRIMINACIÓN POR RAZÓN DE SEXO	0	0	NA	0	0	NA	0	0	NA
VULNERACIONES POR DERECHOS HUMANOS	0	0	NA	0	0	NA	0	0	NA
BLANQUEO DE CAPITALES	0	0	NA	0	0	NA	0	0	NA
CORRUPCIÓN Y FRAUDE	2	0	NA	0	0	NA	1	0	NA
COMPETENCIA DESLEAL Y PRÁCTICAS MONOPOLÍSTICAS	0	0	NA	0	0	NA	0	0	NA
PROTECCIÓN DE DATOS	20	0	NA	0	0	NA	0	0	NA
COVID	7	0	NA	0	0	NA	0	0	NA
CONTRATACIÓN	6	0	NA	0	0	NA	0	1	Refuerzo del seguimiento de proveedor tras la rescisión del contrato
OTROS	42	0	NA	1	0	NA	28	6	Advertencias verbales y la correspondiente solicitud explícita del cumplimiento de medidas, así como su monitorización; contratación de más personal; y la incorporación de medidas mitigadoras, entre otras.

[18] Denuncias por vulneración del Código Ético que, tras ser investigado por la empresa, se confirmen como tal.

[19] La denuncias por acoso pueden ser recepcionadas a través del canal de denuncias o del programa prevista en el protocolo de atención a la prevención del acoso sexual, e incluye un protocolo específico.

[20] Desglosadas por país, si es posible o indicar países de referencia en cada caso.

[21] Solo disponible canal interno.

[22] Disponible desde julio de 2020.

Política contra la corrupción y el fraude

El compromiso de la Compañía contra la corrupción y el soborno, recogido específicamente en la Política Contra la Corrupción y el Fraude de Aena, 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.

La Política contra la Corrupción y el Fraude es de aplicación a los miembros del Consejo de Administración, a los directivos y a todos los empleados del Grupo Aena independientemente del lugar donde residan o en donde conduzcan sus negocios y a los consultores, socios y terceros representantes que puedan actuar en su representación. Así, en las filiales controladas directa o indirectamente por Aena se aplicará también esta Política adaptando, en su caso, aquellas cuestiones procedimentales o de otro tipo que resulten estrictamente imprescindibles para hacerlas compatibles y cumplir con los requerimientos normativos o regulatorios que les resulten de aplicación en cada caso, adaptando y/o desarrollando los principios recogidos en la mencionada Política a las particularidades de su propia naturaleza y jurisdicción. En el resto de sociedades en las que Aena participa directa o indirectamente sin tener control, Aena promueve a través de su participación en sus órganos de gobierno, la adopción de políticas contra la corrupción y el fraude, y el establecimiento de sistemas de supervisión y control de cumplimiento, en caso de que no se hubieran adherido ya a esta Política de Aena.

- Entre las medidas de diligencia debida para prevenir la corrupción previstas en la Política, se establece que el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC) desarrollará los 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*". Dichos criterios se actualizarán con la periodicidad que el OSCC determine.
  Entre las medidas recogidas en la Política Contra la Corrupción y el Fraude para evitar estos comportamientos destacan además de lo previsto con carácter general en el Código de Conducta, (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 *4.15 (Proyectos de contenido social y patrocinios) que resulta de aplicación a los Sujetos Obligados*), una serie de medidas de diligencia debida en las transacciones comerciales, específicamente dirigidas a prevenir la corrupción.
  Así, 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.

Otras medidas:

- Contemplar adecuadamente los riesgos asociados al fraude, a la corrupción y al soborno en los procedimientos internos de Aena, en particular en todos los relativos a relaciones con terceros, de conformidad con lo previsto en la normativa por la que se rigen sus actividades, la relación de Aena con sus proveedores se basa en los principios de legalidad, de eficiencia y de transparencia.
- En este contexto, ningún proveedor de Aena deberá ofrecer o conceder a funcionarios públicos, a terceros o a cualquier empleado de Aena, directa o indirectamente, regalos, obsequios u otras ventajas no autorizadas de conformidad con lo previsto en el Código de Conducta, con el objetivo de conseguir tratos de favor en la concesión o conservación de contratos o beneficios personales o para la empresa proveedora.
- Fomentar su conocimiento y respeto a través de una difusión adecuada y de programas específicos de formación.
- Código de Conducta, en especial en lo relativo a corrupción y soborno de miembros de entidades públicas o privadas, regalos, comisiones o facilidades de crédito, actividades políticas o asociativas o a proyectos de contenido social y patrocinios, se han adoptado una serie de medidas de diligencia debida en las transacciones comerciales, específicamente dirigidas a prevenir la corrupción:
  - Se prohíbe realizar 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, de acuerdo con los criterios establecidos.
- No se permite el establecimiento de aquellas relaciones comerciales que, con arreglo a los criterios desarrollados, se consideren de alto riesgo.
- Se verificará 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 y, en todo caso, teniendo en cuenta la normativa de contratación que sea de aplicación en cada caso.
- Los proveedores y clientes que resulten adjudicatarios deberán contar con protocolos y controles anticorrupción. En todo caso, se incluirá una cláusula anticorrupción en los contratos o acuerdos a suscribir.

- Gestión de consultas y reporte directo al Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC);
- Presentación de la correspondiente denuncia en el Canal de denuncias;
- Capacitación, formación y actualización de empleados a este respecto;
- 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.

Paralelamente se han adoptado una serie de medidas de diligencia debida en las transacciones comerciales, específicamente dirigidas a prevenir la corrupción:

- Acerca de las relaciones con terceros (agentes comerciales, representantes y socios) se especifica lo siguiente:
  - El tercero deberá ser convenientemente evaluado por Aena en 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.
  - Los socios de Aena deberán contar con protocolos y controles anticorrupción. En todo caso, se incluirá una cláusula anticorrupción en los contratos o acuerdos a suscribir.
  - En el caso de que se apreciasen riesgos adicionales, se realizará un proceso de diligencia debida reforzada.
- En cuanto a las operaciones societarias, Aena establece un proceso de máxima diligencia que analice y valore todas las implicaciones y riesgos. El proceso de diligencia debida se determinará, en cada caso, en función de las circunstancias concretas que concurran en la operación societaria. Específicamente, Aena dispone de un Procedimiento de Operaciones Vinculadas, con el objetivo de poder cumplir adecuadamente con sus obligaciones referentes a que en la adopción de sus decisiones prime, como único fin, la defensa del mejor interés para la propia Sociedad o su Grupo como tal, evitando la influencia en esas decisiones de personas afectadas por motivaciones o fines propios, adicionales o distintos al indicado[24].
  - En lo relativo a las relaciones de Aena con proveedores, los propios modelos de Pliego de Contratación, prevén mínimos para contratar con Aena, que incluyen la cláusula anticorrupción. Los sujetos obligados deben transmitir al Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento cualquier sospecha o conocimiento de conducta inapropiada o de incumplimiento de lo dispuesto.

Formación

Aena fomenta el conocimiento y respeto por parte de todos los Sujetos Obligados, de la Política contra la corrupción y el fraude, a través de una difusión adecuada de esta política y mediante programas de formación específicos.

NATURALEZA CASOS DE CORRUPCIÓN CONFIRMADOS (Nº)	AENA S.M,E, AIRM, ADI	Aeropuerto Londres-Luton	Aena Brasil
En los que se haya despedido a algún empleado por corrupción o se hayan tomado medidas disciplinarias al respecto (nº)	0	N/A	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
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
Multas o sanciones por casos de corrupción o soborno	0	0	0
Contribuciones a partidos y/o representantes políticos[23]	0	0	0

[23] El Código de conducta de Aena prohíbe la financiación de partidos y/o representantes políticos.

[24] De acuerdo con el Artículo 30 del Reglamento del Consejo de Administración "El Consejo de Administración conocerá las operaciones que la Sociedad realice, directa o indirectamente, con Consejeros, con accionistas significativos o representados en el Consejo o con personas a ellos vinculadas. La realización de dichas operaciones o transacciones requerirá la autorización del Consejo de Administración, previo informe favorable de la Comisión de Auditoría, que deberá ser aprobada con el voto favorable de, al menos, el ochenta por ciento (80%) de los Consejeros, presentes o representados, en la referida reunión. Los Consejeros a los que afecten las mencionadas operaciones, además de no ejercer ni delegar su derecho de voto, deberán ausentarse de la sala de reuniones mientras el Consejo de Administración delibera y vota sobre ella".

Sobre la Política contra la corrupción y el fraude se han realizado acciones de formación dirigida a Directores y personal con determinado grado de responsabilidad en las que han participado alrededor de 250 personas y en las que se abordan y plantean situaciones en las que pudieran darse prácticas corruptas. Asimismo, se han realizado actividades de sensibilización a la plantilla en general a través de las newsletters internas o paneles informativos de los centros de trabajo.

Medidas contra el blanqueo de capitales

La Política Contra la Corrupción y el Fraude establece el compromiso de Aena de mantener relaciones comerciales con terceros fiables e íntegros. En todo caso, para las relaciones específicas con socios, agentes comerciales y representantes, señala la obligación de determinar a través del proceso de diligencia debida:

- La identidad de la contraparte y de sus administradores de hecho o de derecho.
- La identidad del titular real, entendiéndose por tal al que lo es en virtud de lo dispuesto en el artículo 4.2 de la Ley 10/2010, de 28 de abril, 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.

Como se menciona también en el apartado anterior, Aena prohíbe la realización de ninguna transacción económica, contrato, convenio o acuerdo cuando existan razones suficientes para creer que pueda existir algún tipo de vinculación con actividades indebidas o corruptas. Además, las transacciones con socios sólo se efectuarán cuando se acredite una actuación reputada en su sector y una trayectoria de comportamiento ético reconocida. Los terceros (socios, agentes comerciales y representantes) son convenientemente evaluados a través de un procedimiento de diligencia debida, donde el tipo de transacción a realizar será uno de los elementos a evaluar.

A cierre de 2020, Aena no ha tenido conocimiento de denuncias por blanqueos de capitales.

Aena está comprometida y cumple estrictamente las leyes y normas contra el blanqueo de capitales y contra la financiación del terrorismo.

Protección de datos

Aena cuenta con un modelo de cumplimiento en materia de protección de datos y privacidad, gestionado por la Unidad Central de Protección de Datos (OCPD), dependiente de la Dirección de Asesoría Jurídica Internacional y Cumplimiento y de la Secretaría General Corporativa. 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 obligatorias en materia de protección de datos, 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, como figura de máxima responsabilidad en el efectivo cumplimiento de la normativa, en la dirección: dpd@aena.es.

Protección de datos

Delegado de Protección de Datos, asume las funciones de punto de contacto.

Comité de Protección de Datos, apoyo a las funciones y responsabilidades de cumplimiento de la normativa y asesoramiento en las obligaciones y responsabilidades

Oficina de Seguridad TIC (OSTIC), elaborar la estrategia de seguridad, así como de informar sobre los resultados de las revisiones

Unidad Central de Protección de datos, velar por el cumplimiento de la legislación vigente en materia de protección de datos.

Coordinador de protección de datos, persona designada por Aena para realizar en cada centro la coordinación de la implementación de las medidas necesarias para la adecuación a la normativa vigente en materia de protección de datos

Responsables de TIC, persona/s designadas para coordinar y controlar las medidas de seguridad de índole técnico dentro de cada centro (Aeropuerto, Dirección)

Responsable Interno y/o Responsable Funcional, se asegura de que en los activos de información se recogen únicamente los datos necesarios y que están actualizados

La Política de Privacidad de las empresas del Grupo Aena está incluida dentro de la Política de seguridad de la información de Aena S.M.E., S.A.[25], la cual recoge entre otras cosas, los principios y compromisos que la Compañía aplica para asegurar el cumplimiento de las regulaciones en materia de protección de datos y privacidad en todas jurisdicciones donde desarrolla su actividad y garantizar los derechos y libertades de todos los interesados (clientes, usuarios, empleados, etc.).

Existen diferentes Políticas informativas de Privacidad de Datos Personales para empleados, tanto de Aena S.M.E., S.A., como de Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.; Política informativa de Privacidad para usuarios de nuestras instalaciones, páginas web y APP, así como Políticas informativas de Privacidad de Datos de Personal de Empresas Colaboradoras.

Todo ello se completa con un conjunto de normas, procedimientos y guías necesarias para velar por el cumplimiento de la normativa vigente, de aplicación a toda la entidad, a sus administradores, directivos y empleados, tanto de los Servicios Centrales de Aena como de los Aeropuertos y Helipuertos de la misma, así como a todas las personas que se relacionen con nuestra Sociedad.

La protección de los datos personales se tiene en cuenta desde las primeras fases de diseño de cualquier producto o servicio que vaya a manejar este tipo de datos (privacidad desde el diseño). Respecto a medidas de seguridad, Aena cuenta con las medidas necesarias en función del riesgo para garantizar los derechos y libertades de los interesados respecto al tratamiento de sus datos personales. Para lo cual, se ha definido una metodología de análisis de riesgos que afectan a la privacidad de los datos personales, así como una metodología para la realización de las correspondientes "Evaluaciones de Impacto en la protección de datos", siguiendo las guías de la Agencia Española de Protección de Datos.

A través del programa de auditorías internas de los aeropuertos, se comprueba el grado de adecuación a la normativa de protección de datos y detectan y, en su caso, subsanan las posibles las deficiencias detectadas. Anualmente se realizan revisiones in situ en un conjunto de aeropuertos de la red de Aena, y en 2020 estaba programado llevar a cabo la primera auditoría bienal adaptada a la normativa, tras haber transcurrido dos años de su plena implantación. No obstante, y debido a la actual pandemia por covid-19, se ha pospuesto su realización al año 2021.

	AENA SME	AIRM	ADI	Aeropuerto de Londres-Luton	AENA BRASIL
Videoconferencias/jornadas presenciales sobre protección de datos con Coordinadores de aeropuertos	11	0	11	0	0
Formación en materia de protección de datos para trabajadores (nº trabajadores)	0	0	0	101	0
Nº de horas de formación en materia de protección de datos para trabajadores	0	0	0	101	0
Programas de auditorías interna en aeropuertos (Nº, participantes, horas etc.)	2 con 32 personas			0[26]	0

[25] Aena S.M.E., S.A., Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E, S.A, Aena Desarrollo Internacional, S.M.E, S., sus subsidiarias y cualquier otra empresa que se determine en el futuro.

[26] El Aeropuerto de Londres-Luton no realiza auditorías internas como tal. El responsable de protección de datos se encarga de la supervisión.

En el ámbito de la formación, se realizan videoconferencias mensuales con los Coordinadores de Grupos de Aeropuertos de protección de datos, donde el Delegado de Protección de Datos expone las cuestiones más relevantes acaecidas en ese periodo, y se resuelven dudas y consultas planteadas por los Coordinadores sobre la materia. Se ha procedido a revisar el contenido del curso de formación on line básico para todo el personal con el objeto de adaptarlo a los últimos cambios, y se tenía programado realizar un jornada presencial durante el mes de junio que se ha tenido que cancelar debido a la situación de pandemia.

En enero de 2020 el Consejo de Administración de Aena aprobó la Política de seguridad de la información de Aena S.M.E., S.A. aplicable 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, 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.

La Política de seguridad de la información 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 direc-trices, procedimientos y normativa de acceso que se establezcan.

El Comité de Dirección de Aena y la Dirección de Tecnologías de la Información adquieren la responsabilidad de promover 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 la seguridad de la información.

Al objeto de minimizar el riesgo ante ciberataque, la Compañía tiene implementado un plan de ciberseguridad destinado a reforzar la seguridad de la información reforzando los controles existentes y mejorando la capacidad de respuesta ante amenazas. (Ver capítulo sobre seguridad / ciberseguridad)

En 2020, no se han detectado brechas de seguridad de datos personales y se han atendido los requerimientos que se han recibido de la Agencia Española de Protección de Datos, no habiéndose producido vulneraciones de la normativa de protección de datos.

Además, con el fin de fomentar la cultura corporativa en materia de protección de datos personales, a través de la intranet se pone a disposición de los empleados multitud de materiales e información general (planes de divulgación, píldoras, jornadas formativas y guías, así como un apartado de preguntas frecuentes con las dudas más comunes planteadas por los centros). Como actuación destacada, durante el presente año, se ha realizado una labor de concienciación para los Coordinadores de Protección de Datos de los distintos Centros mediante la emisión de píldoras divulgativas sobre las nociones básicas de protección de datos, así como cuestiones prácticas que se dan en el día a día de nuestra actividad.

	AENA SME	AIRM	ADI	Aeropuerto de Londres-Luton
Brechas de seguridad de datos personales detectadas (Nº)	0	0	0	0
Vulneraciones de la normativa de protección de datos y notificados al usuario	0	0	0	0
-Vulneraciones de datos personales	0	0	0	0
-Vulneración de información comercial confidencial	0	0	0	0
Número de clientes afectados	0	0	0	0

En Aena Brasil están inicialmente realizando un diagnóstico interno, contando para ello con el apoyo de una empresa externa, por lo que no se dispone de esta información.

Transparencia fiscal

Aena mantiene un firme compromiso con la promoción de relaciones cooperativas con la Administración Tributaria en las distintas jurisdicciones donde está presente.

Con la Política fiscal corporativa, que vela por la transparencia fiscal, Aena se compromete a seguir las recomendaciones de los códigos de buenas prácticas tributarias que se implementan en los países en los que desarrolle su actividad, o en el que las desarrollen las empresas del Grupo controladas por la Compañía. Entre las competencias de la Comisión de Auditoría, se encuentra la revisión de la Política de Cumplimiento Normativo y demás políticas -entre ellas la relativa a transparencia fiscal- y procedimientos para prevenir conductas inapropiadas, así como la supervisión de la gestión del Canal Denuncias y el Informe Anual sobre el Sistema de Cumplimiento que se elevará al Consejo. En enero de 2020 se revisa la Política Fiscal Corporativa, cuya modificación fue aprobada por el Consejo de Administración.

Al menos dos veces al año, coincidiendo con la formulación de Cuentas Anuales y con la presentación del Impuesto sobre Sociedades, el responsable de la Dirección Económico-Financiera informa al Consejo de Administración, de las políticas fiscales aplicadas, así como de las operaciones con impacto fiscal relevante. Paralelamente, 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[27].

Aena está adherida al Código de Buenas Prácticas Tributarias, aprobado por el Foro de Grandes Empresas según la redacción propuesta por la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT) desde el año 2017. Las Buenas Prácticas Tributarias están definidas en el Código como "*todas aquellas que conduzcan a la reducción de riesgos fiscales significativos y a la prevención de aquellas conductas susceptibles de generarlos*". Como reflejo también de su compromiso, Aena presenta voluntariamente el Informe de Transparencia a la Administración Tributaria enmarcado en el ámbito de reforzamiento de las buenas prácticas de transparencia fiscal de las empresas adheridas al Código, además de ponerse a disposición de las Administraciones competentes para facilitar la documentación e información que puedan requerir en el desarrollo de sus obligaciones.

A través de la Estrategia Fiscal se define la aproximación a los asuntos fiscales, de forma consistente y alineada con la estrategia del grupo, y está basada en los valores fundamentales de transparencia, integridad y prudencia[28].

La visión de la estrategia fiscal se resume en gestionar los asuntos fiscales de una manera trasparente, proactiva y responsable con todos los grupos de interés[29] con el objetivo de cumplir con la legislación tributaria de cada país donde opera Aena, minimizando el riesgo reputacional, haciéndola compatible con la creación de valor para el accionista. Recae sobre el Consejo de Administración la facultad indelegable de su determinación.

Aena gestiona los asuntos fiscales de una manera proactiva, responsable y transparente con todos sus grupos de interés rindiendo cuentas con la sociedad en todos los países en los que opera.

[27] Los riesgos relativos a incumplimientos de obligaciones tributarias están recogidos entre los denominados "Riesgos legales y de cumplimiento", tal y como se recoge en la Política de control y gestión de riesgos de la Compañía. En cuanto al modelo de gobernanza, supervisión y revisión de los mismos, al estar incorporado en el Mapa de Riesgos la Compañía, les resulta de aplicación el mismo modelo de gobernanza que a todos los restantes. El Consejo de Administración define, actualiza y aprueba la Política de Control y Gestión de Riesgos implantada en Aena y establece el nivel de riesgo aceptable. Posteriormente, y supervisado por el Comité de Auditoría, el Comité de Dirección de Aena actualiza anualmente el mapa de riesgos a partir de la información mensual proporcionada por las diferentes direcciones corporativas.

[28] Además, como previamente ha sido indicado, a través del Canal de denuncias se pueden efectuar cualquier tipo de denuncias con la que se ponga de manifiesto conductas irregulares que puedan implicar la comisión de un acto contrario a la ley, a las políticas y procedimientos de la compañía o a las normas recogidas en el Código de Conducta, entre ellas, las obligaciones tributarias.

[29] 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"

Contribución fiscal(*) (**)

Aena considera la satisfacción de los tributos, bajo premisas de fiscalidad responsable y transparencia, como su principal aportación al sostenimiento de las cargas públicas, en línea con sus compromisos en materia de desarrollo sostenible y contribución al progreso de las comunidades donde opera.

La contribución fiscal del grupo Aena en el ejercicio 2020 ha ascendido a 222 M€. Los impuestos soportados ascendieron a 181,3 millones de €, siendo el más importante el Impuesto sobre Bienes Inmuebles que sumó 148,4 millones de €. La contribución fiscal en el ejercicio 2020 se reparte entre los 11,4 M€ de impuestos pagados en Reino Unido, (5,1% sobre el total), los 206 M€ en España (92,8% sobre el total), y los 4,7 M€ en Brasil (2,1%).

Jurisdicciones tributarias donde Aena tenga participaciones	Ingresos de transacciones intragrupo con otras jurisdicciones fiscales 2020	Beneficio antes de impuestos 2020	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) 2020	Gasto contable del Impuesto sobre beneficio/perdidas de las sociedades para el ejercicio 2020	Otros impuestos o pagos a gobiernos
ESPAÑA	4,5	-78,1	161,3	-127,5	-	28,2	18	-21,8	153,6
REINO UNIDO	-	-70,7	3,2	-1,5	-	-	4,5	-28,7	5,2
BRASIL	-	-79,5	2,5	2,2	-	-	-	-1,3	-

(*) 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.
(**) Con respecto a las subvenciones públicas recibidas por Aena, puede consultarse el detalle en las Cuentas Anuales.

Finanzas sostenibles

Uno de los aspectos que la crisis generada por la covid-19 ha puesto de relevancia es la tendencia creciente por compatibilizar opciones de financiación e inversión y aspectos ESG. El escenario post-pandemia ha colocado a muchas compañías en la situación de requerir capital adicional para avanzar con sus planes de recuperación. Ante esta nueva necesidad de financiación, algunas optan por recurrir a instrumentos financieros que tienen en consideración los impactos ambientales y sociales generados en dicho proceso de recuperación, y/o tratando de fomentar aspectos medioambientales, sociales y de buen gobierno, más allá de los puramente económicos. Las finanzas sostenibles están así convirtiéndose en asunto clave, promoviendo el diseño y la distribución de productos financieros que equilibran objetivos de rentabilidad y sostenibilidad.

Con 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, en 2018 la Compañía formalizó con el BBVA una línea de crédito sindicada sostenible, uno de los diferentes productos de financiación sostenible disponibles en la actualidad. Las condiciones económicas de esta línea de crédito 'revolving', que actúa más bien como una línea de contingencia, están desde entonces vinculadas, además de a las evaluaciones emitidas por ratings financieros, a la calificación ESG que Aena obtiene a través de la evaluación de su desempeño en estas materias que lleva a cabo la agencia especializada Sustainalytics de forma anual[30].

Aena se convirtió en el primer operador aeroportuario del mundo en realizar una operación de este tipo al inclinarse por recurrir a este instrumento de financiación sostenible, destinado en este caso a financiar necesidades generales corporativas. En 2020, la situación extraordinaria generada por la pandemia de la covid-19, ha forzado a la Compañía a hacer uso de la misma por primera vez.

[30] En las Cuentas Anuales de la Compañía puede consultarse información sobre los importes dispuestos y sus costes en 2020.

2 Compromiso con el entorno

Una de las principales líneas de actuación que generará valor para la sociedad y para la Compañía durante los próximos años será la lucha contra el cambio climático

Modelo de gestión ambiental sostenible

- **Recomendaciones TCDF**
- **Principios de Acción Climática**
- **Supervisión por el Consejo de Administración**
- Riesgos climáticos incluidos en sistema de gestión de riesgos
- Políticas, planes y estrategias de protección del medio ambiente
- Certificaciones ambientales
- Requisitos ambientales en la contratación
- Estrategia de Negocio Responsable en el Aeropuerto de Londres-Luton

PLAN ESTRATÉGICO DE SOSTENIBILIDAD PREVISTO PARA 2021

Contaminación

- Control de la calidad del aire en las áreas de influencia de los aeropuertos
- Gestión de los impactos asociados al ruido:
  - -Medición, reducción y control
  - -Planes de aislamiento acústico
  - -Comunicación
- Consultas ambientales

24.526 VIVIENDAS AISLADAS EN EL PERIODO 2000-2020 (ESPAÑA)

Aena frente a la emergencia climática

- Actuaciones y medidas efectivas para la consecución de objetivos de descarbonización
- Huella de carbono
- Impulso del uso de energías renovables en los aeropuertos
- Búsqueda de la mayor eficiencia en el uso de la energía

OBJETIVO NET ZERO CARBON ADELANTADO A 2040

Gestión de residuos y economía circular

- Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos
- Colaboraciones con terceros

↓ REDUCCIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS EN 2020

Protección de la biodiversidad

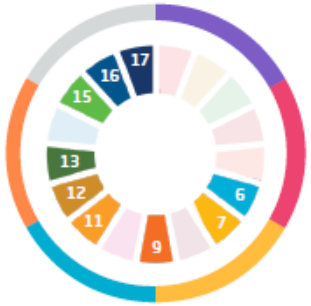
- Actuaciones para compatibilizar la conservación del patrimonio natural en espacios protegidos con la operativa aeroportuaria
- Estudios sobre la fauna del entorno
- Servicios de control
- Control de la vegetación

SEGUIMIENTO PRECISO EN 2020 SOBRE LA PRESENCIA DE FAUNA EN LAS INSTALACIONES

Uso sostenible de recursos: agua

- Riguroso control de uso y medidas de eficiencia hídrica
- Huella hídrica (España)
- Iniciativas para el consumo responsable de agua

2021: PLAN ESTRATÉGICO PARA LA GESTIÓN DEL AGUA



2020

10.977 M€
en inversiones destinadas a la protección y mejora del medio ambiente

85%
Reducción de emisiones de CO2 de Aena en términos absolutos (año base 2015)

100%
del consumo energético procedente de fuentes renovables en la red española

Compromiso con los ODS

- 6 **ODS 6 Agua limpia y saneamiento**
- 7 **ODS 7 Energía asequible y no contaminante**
- 9 **ODS 9 Industria, Innovación e infraestructura**
- 11 **ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles**
- 12 **ODS 12 Producción y consumo responsables**
- 13 **ODS 13 Acción por el clima**
- 15 **ODS 15 Vida de ecosistemas terrestres**
- 16 **ODS 16 Paz, justicia e instituciones sólidas**
- 17 **ODS 17 Alianzas para lograr los objetivos**

2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible

El año 2020 se inició en un contexto de emergencia climática y, pocas semanas después, estalló la crisis sanitaria vinculada a la pandemia de covid-19, que se ha extendido a lo largo del año y afectado a todos los sectores, turismo y aviación incluido, y en general a la movilidad de los ciudadanos de todo el mundo.

La urgencia por atajar la crisis sanitaria no ha desviado la preocupación a nivel mundial por el cambio climático y sus consecuencias, y desde las principales instituciones se aboga por orquestar una recuperación económica que permita abordar a la vez las consecuencias negativas de ambas situaciones: pandemia y lucha contra el cambio climático. Los logros alcanzados antes del inicio de la pandemia, con la presentación del 'Pacto Verde Europeo *(Green Deal)*' en la UE, el 'Marco de Energía y Clima' o la 'Declaración de la emergencia climática' en España, se refuerzan meses después con la vista puesta en la fase de "nueva normalidad". Así lo demuestran, por ejemplo, iniciativas españolas como el Proyecto de 'Ley de Cambio Climático y transición energética' y el 'Plan Nacional Integrado de Energía y Clima' (PNIEC) o la ya ratificada 'Hoja de Ruta del Hidrógeno'. Retos a los que la esfera empresarial se ha sumado de forma muy activa.

En línea con esta tendencia, para Aena la situación creada por la covid-19 no ha supuesto un freno en su compromiso con la sostenibilidad, que incluso ha sido reforzada adelantando y ampliando los hitos relacionados con su descarbonización. La Compañía define su nueva hoja de ruta consciente de que la recuperación solo puede ser verde, y apuesta por la sostenibilidad, la protección del entorno, la descarbonización y la emergencia climática como asuntos claves en su gestión.

Como motor del turismo y de la aviación, la Compañía desarrolla un modelo de actuación que garantiza una convivencia sostenible, tanto con las comunidades locales como con el medio natural.

Las principales áreas de gestión ambiental en Aena son:

- Cambio climático, eficiencia energética y energías limpias
- Ruido
- Contaminación atmosférica
- Gestión de residuos y economía circular
- Gestión de la biodiversidad
- Gestión eficiente del agua

Riesgos y oportunidades ambientales

La emergencia sanitaria se ha incorporado a los mapas de riesgos de las compañías, reforzando y acelerando la toma de conciencia para la búsqueda de soluciones eficaces que contribuyan y refuercen la gestión de riesgos preexistentes.

Se estima que el sector del transporte aéreo aporta un 2,5% de las emisiones de CO2 a nivel global. Desde hace años, las compañías trabajan para alcanzar una transición hacia un modelo más sostenible, con fuentes energéticas bajas en emisiones y medios de desplazamiento limpios, el uso de combustibles sostenibles para la aviación o el desarrollo de modelos de aeronaves más eficientes, que contribuyan a mitigar y minimizar los efectos del cambio climático.

Como gestora de servicios aeroportuarios, y parte de la cadena de valor del transporte aéreo, todo ello puede afectar directamente a Aena. Cabe recordar que los episodios climáticos adversos pueden tener importantes consecuencias sobre la capacidad operativa, la seguridad y la eficiencia de los aeropuertos. Por otra parte, se ha observado la aparición de corrientes de opinión que invitan a minimizar la utilización del transporte aéreo, pese a su indiscutible contribución en términos de cohesión y vertebración territorial. A esta situación se suma la aparición de normativas cada vez más exigentes en la lucha climática.

En 2019 Aena dio un paso importante al incorporar a su sistema de gestión de riesgos aquellos asociados al Cambio Climático, incluyéndolos, en consecuencia, en sus mecanismos de gestión, supervisión y control[1]. Durante el ejercicio 2020 Aena ha ido más allá, utilizando las recomendaciones del *Task Force on Climate related Financial Disclosure* (TCFD), como herramienta para analizar y mostrar cómo trabaja la Compañía en la senda de la descarbonización e integrando el cambio climático en todos los niveles.

[1] 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 mensual proporcionada por las diferentes direcciones corporativas.

En este sentido, Aena ha comenzado a trabajar en la identificación de riesgos y oportunidades derivados del cambio climático de acuerdo con estas directrices, considerando distintos escenarios[2] que cubren riesgos físicos (por las consecuencias directas que estos pueden tener sobre la operativa aeroportuaria), y riesgos de transición. En este último caso, se tienen especialmente en cuenta los riesgos de mercado, los regulatorios (surgidos a raíz de la aprobación de normativas en materia de cambio climático y descarbonización que afectan directamente al sector del transporte aéreo), así como los reputacionales.

En materia de adaptación al cambio climático, Aena evalúa y valora durante la evaluación ambiental estratégica de sus Planes Directores la evolución previsible de las variables climáticas, los posibles impactos del cambio climático y los posibles efectos sobre la infraestructura y la operación aeroportuaria, estableciendo medidas específicas para la adaptación del aeropuerto a los cambios previstos en las variables climáticas analizadas.

La inclusión de los riesgos climáticos en el mapa de riesgos financieros y reputacionales de la Compañía contribuye a desarrollar una gestión sostenible, eficiente y proactiva, así como a la detección de nuevas oportunidades de negocio. De esta manera, Aena ya está implementando actuaciones de mitigación, reduciendo los impactos ambientales negativos asociados a la actividad aeroportuaria y, en pro del desarrollo de medios de desplazamiento limpios, impulsando actuaciones de colaboración con las aerolíneas y otros grupos de interés.

Análisis de riesgos climáticos Aena

Riesgos físicos

- Aumento de temperatura.
- Picos de calor.
- Precipitaciones extremas.
- Aumento de nivel del mar.

Riesgos de transición

Regulatorios y legales

- Cambios en la normativa que puedan suponer un aumento del precio del carbono y/o del endurecimiento de los mercados de carbono.
- Imposición de un porcentaje de utilización de SAF.
- Posible imposición de una nueva ecotasa al precio de los billetes.

Mercado

- Cambios en el comportamiento del consumidor (demanda).
- Desincentivación/restricción de vuelos domésticos en las rutas donde exista una alternativa de tren de alta velocidad.

Reputación

- Cambios en las preferencias del consumidor.
- Estigmatización del sector.

Oportunidades

- Implantación de energías renovables en aeropuertos.
- Ingresos por venta de electricidad en puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- Impulsar un mercado de combustibles sostenibles de aviación.
- Reducir la dependencia energética.
- Impulsar alianzas industriales y acuerdos de colaboración público-privado.
- Potenciar e incrementar las acreditaciones ACA, CDP y otras certificaciones de índole climática, que aportan un gran beneficio reputacional a la Compañía.

[2] Para el análisis de los riesgos físicos, se han considerado las proyecciones desarrolladas por Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) para el escenario RCP 8.5 definido en el Quinto informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). En cuanto a los de transición, se ha seleccionado el 2DS desarrollado por la Agencia Internacional de Energía (IEA). Para la identificación de riesgos se ha empleado el escenario Business as Usual (RCP 8.5) y un escenario más agresivo de mitigación de emisiones (RCP 2.6).

El Aeropuerto de Londres-Luton ha publicado un informe resumen de adaptación al cambio climático en 2011 que identifica algunos de los riesgos físicos asociados al cambio climático. En 2021, el Aeropuerto publicará un nuevo informe que estará alineado con la guía nacional. Asimismo, se ha avanzado en la próxima integración del riesgo de cambio climático en los procesos formales de gobernanza de riesgos. Se prevé analizar la necesaria evaluación e identificación de los principales riesgos y oportunidades financieros, operativos y de reputación asociados a la emergencia climática, en línea con las directrices del TCFD.

Análisis de riesgos climáticos Aeropuerto Londres-Luton

Con respecto a los Planes de Emergencia de Aena vinculados a cambios climáticos puedes consultar más información en capítulo 6 “Calidad y seguridad de los servicios”.

El Aeropuerto de Londres-Luton dispone de planes de emergencia ante eventos climáticos, en relación a:

- Planes de acción para eventos climáticos extremos.
- Planes de actuación invernal (eliminación de 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.

El Consejo de Administración de Aena tiene atribuidas las competencias indelegables en materia de orientación y control de la estrategia, objetivos, riesgos y resultados en materias relacionadas con la sostenibilidad. En 2018, se presentó en la Junta General de Accionistas el Plan Estratégico 2018-2021 de la Compañía, en el que se incluye la sostenibilidad ambiental como una de las líneas estratégicas. Semestralmente, el Consejo realiza el seguimiento del Plan, previo informe del Comité Ejecutivo.

La **Directora de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia del Cliente** es la encargada de informar al Comité/Consejo de los asuntos relacionados con los riesgos y oportunidades ligados a la Estrategia de Sostenibilidad de la Compañía, así como los aspectos transversales derivados de la misma.

En 2020, yendo más allá, la Junta General de Accionistas aprobó los principios del Plan de Acción Climática de Aena, que incluye actuaciones para la mitigación de los efectos del cambio climático, así como el seguimiento de los indicadores establecidos para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización. Su evolución, así como el grado de avance de sus medidas serán aprobados anualmente. De esta manera, la Compañía se ha convertido en la primera empresa del mundo que someterá cada año a votación en la Junta de Accionistas su Plan de Acción contra el Cambio Climático.

Este **Plan de Acción Climática** consiste en un plan plurianual, alineado con:

- Los “objetivos de sostenibilidad del cambio climático” basados en requisitos regulatorios a nivel europeo y nacional, así como los objetivos del Acuerdo de Paris.
- Las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación Financiera Relacionada con el Clima (TCFD).
- La Ley 11/2018 de información no financiera y diversidad y las directrices derivadas del suplemento de información climática de la Comisión Europea, incluido en la Directiva 2014/95 / UE del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece una descripción de las políticas, resultados y riesgos relacionados con cuestiones ambientales.

Este Plan de Acción Climática incluirá los mecanismos adecuados de gestión, seguimiento y comunicación.

Políticas, estrategia y objetivos

Para asegurar que la sostenibilidad se integra en el modelo de negocio y hacer frente a los riesgos ambientales, Aena desarrolla e implementa políticas, estrategias y procedimientos, tomando como referencia, entre otros, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las Recomendaciones del TCFD, los Principios del Pacto Mundial, y los objetivos ambientales marcados a nivel nacional e internacional.

Supervisión de asuntos climáticos por el Consejo de Administración

	Políticas y estrategias	Objetivos estratégicos
AENA	• **Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética de Aena** Recoge 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. En 2020 fue aprobada la supervisión del cumplimiento de la presente Política por parte de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, quien vela por su correcta aplicación y cumplimiento. • **Plan Estratégico de Aena 2018-2021** Integra la variable ambiental en la toma de decisiones de la gestión aeroportuaria; estableciéndose *KPI* y objetivos medioambientales, capaces de responder a las necesidades existentes, y garantizar un marco de actuación sólido, dotado de la financiación adecuada. • **Estrategia de cambio climático** Aprobada en 2018, y reformulada en 2020, de acuerdo con las demandas crecientes del entorno, así como con las previsiones del Proyecto de Ley de Cambio Climático y transición energética, y el Pacto Verde Europeo, está orientada a maximizar la eficiencia energética y promover la utilización de energía procedente de fuentes renovables en autoconsumo, así como soluciones innovadoras para reducir la huella de carbono de la Compañía. • **Principios para la acción contra el cambio climático y la gobernanza en materia medioambiental** Aprobado por la Junta General de Accionistas de 2020, encomienda al Consejo de Administración a presentar en la Junta General de Accionistas de 2021 un **Plan de Acción Climática de Aena** de carácter multianual o plurianual, que incluya actuaciones para la mitigación de los efectos del cambio climático, el seguimiento de los indicadores establecidos para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización, en línea con el marco normativo nacional e internacional (Acuerdo de París, 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 Objetivos de Desarrollo Sostenible, y las recomendaciones del TCDF). • **Plan Estratégico de Sostenibilidad,** que incluirá aspectos estratégicos relacionados con la gestión de residuos, agua, biodiversidad, calidad del aire, etc. a través de un diagnóstico global y que de manera trasversal con todas las áreas de Aena establece una serie de medidas e indicadores de sostenibilidad basados en la estrategia de la Compañía, las políticas, la normativa vigente y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. • **Plan Estratégico para la gestión del agua** cuya finalización se encuentra prevista en 2021 y que incluye los diagnósticos de situación en materia de gestión del agua de los aeropuertos de Aena, así como los diferentes objetivos de mejora, con sus correspondientes actuaciones e indicadores. De esta forma, el plan contribuirá a alcanzar el objetivo de que la gestión del agua esté adaptada a las exigencias de uso, consumo y depuración que plantean las partes interesadas de los aeropuertos, así como a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con los que Aena se ha comprometido. • **Vigilancia ambiental de proveedores (ISO 14001):** evaluación ambiental de cartera de propiedades y operaciones de inquilinos. • **Planes de Acción en materia de contaminación acústica**	• Maximización de la eficiencia energética de la actividad e impulso a las energías renovables, contribuyendo a la minimización de las emisiones de CO_2 hasta alcanzar la neutralidad en carbono de las instalaciones. • Compatibilización de la gestión de los aeropuertos con el respeto al entorno ambiental donde se asientan. • Refuerzo de un modelo que garantice una convivencia sostenible con las comunidades locales y el medio natural, especialmente en materia de ruido y calidad del aire. • Respuesta a las necesidades de la sociedad, yendo más allá de los requisitos legales establecidos, mediante la implementación de soluciones innovadoras. • Reducir la huella de carbono y emisiones de gases de efecto invernadero (compromiso con el Cambio Climático) a través de actuaciones de adaptación y mitigación. • Disminuir el impacto de sus infraestructuras y de la cartera de edificios en el entorno natural. • Promover la reutilización y reducción de recursos naturales. • Calcular la huella hídrica.
AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON	• **Política Energética del Aeropuerto de Londres-Luton,** alineada con la norma ISO 50001. Muestra el compromiso del Aeropuerto con la mejora de la gestión y el desempeño energético. • **Política Medioambiental del Aeropuerto de Londres-Luton,** reconoce y acepta la responsabilidad del Aeropuerto para minimizar su impacto medioambiental, y se compromete a revisar continuamente su desempeño. • **Plan de Acción del Ruido en el Aeropuerto de Londres-Luton 2019-2023** • **Política de consultas y quejas sobre ruido de aeronaves del Aeropuerto de Londres-Luton** • **Estrategia de acceso al Aeropuerto de Londres-Luton** 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. • **Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton,** publicada en el año 2020 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.	• Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, incrementar el uso de energías renovables, análisis de riesgos climáticos. • Minimización del consumo de agua por pasajero. • Disminución de residuos y aumento de reciclaje. • Elaboración de la estrategia de la calidad del aire. • Fomentar el uso de la movilidad sostenible. • Colaboración con aerolíneas para disminuir los ruidos aeronaves y con la comunidad para mejorar la gestión del ruido. • Reducción del número y gravedad de los derrames en la zona de operaciones que se producen en el aeropuerto. • Colaboración para la eliminación de plásticos de un solo uso, y evitar su utilización.
AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL	• **Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética de Aena**	• Control de ruido. • Reducción del consumo eléctrico / ATU. • Control de emisiones GEI - Elaboración de la estrategia de la calidad del aire. • Plan Fotovoltaico. • Minimización y control del consumo de agua. • Reducción de desperdicios. • Disminución de residuos y aumento de reciclaje.

Instrumentos de gestión

Sistema Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena certificado de acuerdo a la norma ISO 14001

Aborda los aspectos ambientales más significativos vinculados a la actividad aeroportuaria, entre otros: Emisiones acústicas asociadas a la actividad aeroportuaria, contaminación atmosférica, emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), 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. Su desarrollo, ejecución y control corresponde a la Dirección de Planificación y Medio Ambiente. En el marco del sistema, y mediante auditorías muestrales que se realizan periódicamente en los centros, la Compañía garantiza la mejora continua del comportamiento ambiental.

Sistema de Gestión Integrado en los Aeropuertos de Aena Brasil e implementación del Sistema de Gestión de Calidad

Considera aspectos ambientales relacionados con la actividad aeroportuaria, entre otros: emisiones acústicas asociadas a la actividad aeroportuaria, contaminación atmosférica, emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), consumo de agua, consumo de energía, residuos peligrosos y no peligrosos, derrames, contaminación de suelos y control ambiental. de proveedores. Obtención de licencias de funcionamiento medioambiental y de licencias de instalación: obras de ampliación de aeropuertos de Aena Brasil.

Consultas ambientales

(ver apartado correspondiente para más información).

Evaluación de impacto ambiental de planes y proyectos, tanto en los aeropuertos españoles, el de Londres-Luton y los de Aena Brasil

(ver apartado "Protección de la biodiversidad" para más información).

Norma ISO 50001

Huella de Carbono

Planes de aislamiento acústico (PAA)

(ver apartado "Ruido" para más información).

Norma ISO 20906

Aena es el primer operador mundial en disponer de datos de ruido acreditados de acuerdo a la norma ISO 20906, en seis de sus aeropuertos más relevantes.

EMAS

EFQM

Calidad (ISO 9001)

Certificadas todas las unidades de Servicios centrales y los centros de Aena (incluyendo a partir de enero de 2021 AIRM)

Huella de carbono (ISO 14064)

- Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol
- Aeropuerto de Palma de Mallorca
- Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona- El Prat
- Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
- Aeropuerto César Manrique-Lanzarote
- Aeropuerto de Menorca
- Aeropuerto de Alicante-Elche
- Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro
- Aeropuerto de Londres-Luton

Medio ambiente (ISO 14001)

Certificadas todas las unidades de Servicios centrales y los centros de Aena (incluyendo a partir de enero de 2021 AIRM)

Aeropuerto Londres-Luton

https://www.london-luton.co.uk/corporate/lla-and-the-environment/our-environmental-policy2

Eficiencia energética (ISO 50001)

- Aeropuerto de Reus
- Aeropuerto de Valladolid
- SATE Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
- Aeropuerto de Zaragoza

Aeropuerto Londres-Luton

https://www.london-luton.co.uk/corporate/lla-and-the-environment/reducing-our-carbon-footprint

Reglamento EMAS

- Aeropuerto de Menorca
- Aeropuerto de Tenerife Sur

EFQM

Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas

ISO 20906 *(Unattended monitoring of aircraft sound in the vicinity of airports)*

- Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona- El Prat
- Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
- Aeropuerto de Alicante, Málaga, Palma de Mallorca y Valencia

Sobre la base de sus objetivos estratégicos, Aena se plantea unos objetivos y actuaciones medioambientales específicos a corto, medio y largo plazo, que son revisados anualmente. El compromiso de Aena ha evolucionado, actualizando los establecidos inicialmente, adelantando los horizontes de consecución, ampliando su alcance y, en definitiva, haciéndolos más ambiciosos con la puesta en marcha de múltiples actuaciones.

De forma transversal, y tal y como se establece en los principios del Plan de Acción Climática, Aena se plantea en el corto plazo reforzar los mecanismos oportunos de gestión, seguimiento y comunicación. Para ello, la Compañía tiene especialmente en cuenta las recomendaciones del TCFD.

La nueva Estrategia de Cambio Climático de Aena establece como objetivos para 2026 conseguir la neutralidad de carbono en todos sus aeropuertos y alcanzar el 100% de autoabastecimiento eléctrico de origen renovable. Además, ha adelantado a 2040 el cumplimiento del compromiso 'Net Zero Carbon', inicialmente previsto a 2050.

Objetivos y actuaciones a Corto Plazo

Gestión del ruido

Aena

- Implantación de Sistemas de Monitorado de Ruido y Mapas Interactivos de Ruido en todos los aeropuertos con más de 50.000 operaciones.
- Seguimiento continuo de las medidas incluidas en los Planes de Acción.
- Insonorización de 29.000 viviendas y edificaciones de usos sensibles, incluidas en los planes de aislamiento acústico.

Aeropuerto Londres Luton

- **2021:** ninguna aeronave del Capítulo 3 operando en el aeropuerto. Sujeto al reinicio de Project Lithium.
- **2022:** 100% aviones del Capítulo 4.
- **2022:** realización de encuestas a las comunidades locales para la mejora de la gestión del ruido.
- **2023**: evaluación de implementación y adopción de recomendaciones para maniobras de aproximación suaves.

Aeroportos do Nordeste do Brasil

- Control de ruido - Implantación de Sistemas de Monitorado de Ruido y Mapas Interactivos de Ruido en todos los aeropuertos con más de 50.000 operaciones.
- Seguimiento continuo de las medidas incluidas en los Planes de Acción.

Lucha contra el cambio climático

Aena

- Consecución del Nivel 3 (Optimización) del Airport Carbon Accreditation, en los aeropuertos de Madrid y Barcelona en **2021**, Palma de Mallorca en **2022**, Málaga Costa del Sol en **2023** y Alicante-Elche, Ibiza y Menorca en **2024**.
- **2023:** Incremento de la red de puntos de recarga eléctrica en los aparcamientos para pasajeros y empleados, así como para lado aire.
- **2025:** sustitución de la flota de vehículos de Aena por vehículos eléctricos o ecoturismos.
- **A partir de 2020:** consumo de electricidad 100% con garantía de origen renovable efectivo.
- Incremento del abastecimiento energético a partir de energías renovables en instalaciones propias.
- **2025:** Promoción del uso de la geotermia, para proporcionar frío y calor a los edificios terminales de los aeropuertos.
- Reducción progresiva de las emisiones de CO_2 de los equipos de "*Handling* a terceros" mediante la incorporación de requisitos para la sustitución de equipos de *handling* por otros menos contaminantes: eléctricos, hidrógeno y otras fuentes renovables.
- Implementación de nuevas medidas y mejoras colaborativas que mejoran la eficiencia de las operaciones aeroportuarias, así como la congestión del espacio aéreo europeo, reduciendo los tiempos de espera y el tiempo de vuelo.

Aeropuerto Londres Luton

- **2021:** Plan de vehículos de bajas emisiones de carbono (lado tierra y aire).
- **2021:** 100% electricidad a partir de fuentes de origen renovables.
- **2022:** consecución del Nivel 2 (reducción) del Airport Carbon Accreditation.
- **2022:** identificación de los riesgos asociados al cambio climático y desarrollo de un plan de resiliencia, integrando en la evaluación los riesgos comerciales.
- **2023:** reducción de la demanda de electricidad operativa (excluyendo vehículos) a menos de 2,0 kWh/pasajero.

Aeroportos do Nordeste do Brasil

- Reducción del **17,5%** del consumo eléctrico / ATU.
- Control de emisiones.
- **A partir de 2021:** compra de energía limpia del Mercado de Energía Libre.
- **A partir de 2022:** Plan Fotovoltaico (estudio y análisis para instalaciones de equipos fotovoltaicos de energías renovables en autoconsumo a gran escala).
- **2025: 40%** de reducción de las emisiones de CO_2 / ATU.

Protección ambiental

Aena

- Minimización y control del consumo de agua.
- Incremento de los porcentajes de valorización de residuos.
- Preservación y mantenimiento de la biodiversidad mediante actuaciones específicas para compatibilizar nuestra actividad con la conservación del patrimonio natural.
- Junto con la inclusión en los nuevos contratos de concesión requisito de cero plásticos de un solo uso que ya se lleva realizando, incorporación de iniciativas propias de reutilización de residuos.

Aeropuerto Londres Luton

- **2021:** envío al vertedero menos del 5% de residuos no peligrosos procedentes de construcciones y demolición.
- **2022:** desarrollo de la estrategia de calidad del aire**.**
- **A partir de 2021:** inclusión en los nuevos contratos de concesión con requisito de cero plásticos de un solo uso.
- **2022:** reciclar al menos el 70% de los residuos no peligrosos (excluidos los residuos de aviones).
- **2022:** obtención del estándar Carbon Trust – Cero residuos al vertedero.
- **2023:** reducción del consumo total de agua a 6,98 litros/pasajero.
- **2023:** reducir el desperdicio (excluidos los residuos de aviones) a 0,12 kg/pasajero.

Aeroportos do Nordeste do Brasil

- Minimización y control del consumo de agua.
- Reducción de desperdicios.
- Implementación de un sistema de tratamiento de aguas residuales para su reutilización.

Objetivos y actuaciones a Medio y Largo plazo

Gestión del ruido

Aena

- Planificación de actuaciones para minimizar el ruido.
- Inclusión de medidas para la desincentivación de aeronaves más ruidosas.

Aeropuerto de Londres-Luton

Aeroportos do Nordeste do Brasil

- Control de ruido - Implantación de Sistemas de Monitorado de Ruido y Mapas Interactivos de Ruido en todos los aeropuertos con más de 50.000 operaciones.
- Seguimiento continuo de las medidas incluidas en los Planes de Acción.

Lucha contra el cambio climático

Aena

- **2026:** 100% de autoabastecimiento de energías renovables en la red de aeropuertos de Aena a partir del Plan Fotovoltaico de Aena.
- **2026:** acreditación de Airport Carbon Accreditation de ACI EU nivel 3+ neutralidad en los principales aeropuertos y acreditación carbono neutral de Aena para todos sus aeropuertos.
- **2030:** incorporación de una red con un mínimo de 100 hidrogeneras y maquinaria de 'handling' propulsada con hidrógeno en los cincos aeropuertos principales Iniciativas para incentivar la promoción y el consumo del hidrógeno, tanto en vehículos, como promoviendo su utilización como vector de acumulación de la energía eléctrica.
- **2040:** adhesión Net Zero de ACI EU, para ser 0 emisiones netas en todos los aeropuertos de la red de Aena.
- Impulso a la producción, distribución y uso de biocombustibles (SAF).
- Plan de movilidad, eco-lanzaderas, conexión cercanías, carril bici.
- Reemplazo o adaptación de equipos y vehículos que consumen combustibles fósiles por otros que permitan consumir energía eléctrica 100% renovable, biocombustibles, biogás u otros derivados de biomasa.

Aeropuerto de Londres-Luton

- **2026: 25%** abastecimiento energético a partir de energías renovables en instalaciones propias**.**
- **2050:** adhesión Net Zero de ACI EU, para ser 0 emisiones netas.

Aeroportos do Nordeste do Brasil

- **2030:** Alcanzar nivel 3+ del programa Airport Carbon Accreditation de ACI EUROPE en los principales aeropuertos (Aeropuerto de Recife, João Pessoa, Maceió, Aracaju, Juazeiro do Norte y Campina Grande).
- **2050:** compromiso Net Zero de ACI EU, para ser 0 emisiones netas.

Protección ambiental

Aena

- Proyectos de reforestación, colaboraciones con universidades y centros tecnológicos, mecanismos de compensación de emisiones de viajes de empleados y desarrollo de soluciones de absorción y sumideros de carbono.
- Promoción de la utilización de los residuos como materia prima para la generación de energía, aplicando los principios de la economía circular y para la fabricación de SAF, biometano, etc.

Progresos e indicadores

En 2020, destacan los progresos realizados en la consecución de los objetivos medioambientales concretos planteados, si bien se han visto alterados como consecuencia de las circunstancias sanitarias excepcionales[3].

		Aena	Aeropuerto de Londres-Luton
Progreso en la consecución de los objetivos medioambientales establecidos a 2020	Gestión del ruido	Nº viviendas y edificios sensibles aislados acústicamente en base a los PAA.	Objetivos marcados para 2020: • Desarrollo de estrategia para la reducción del área de contorno de ruido (día y noche) cara a 2028, enviado al Ayuntamiento de Luton a finales de 2019 aunque pendiente de aprobación.
	Lucha contra el cambio climático	2019: Reducción del 53% de emisiones de CO_2 de Aena en términos absolutos (año base 2015). **2020:** Reducción del 85% de emisiones de CO_2 de Aena en términos absolutos (año base 2015). **2020:** el objetivo de reducción de emisiones de CO_2 de *handling*: 20-30% en 2020 (año base 2016) marcado, adelanta su cumplimento al año 2019. En cualquier caso, debido a la reducción de la operativa durante 2020 se prevé el cumplimiento del objetivo marcado. 2019: 60% compra energía origen renovable. **2020:** 100% compra energía origen renovable. Mantenimiento de la acreditación en el programa *Airport Carbon Accreditation* en Nivel 1-inventario (aeropuertos de Santiago, Menorca y Alicante-Elche) y Nivel 2 – reducción (Aeropuertos de JT Barcelona-El Prat, AS Madrid Barajas, Palma de Mallorca, Málaga Costa del Sol y CM Lanzarote) Mantenimiento del nivel A Leadership en el reporte CDP (Carbon Disclosure Project)	2019: Reducción del 30% de emisiones de Alcance 1 y 2, a pesar del aumento del tráfico del 23% desde 2016. **2020:** el dato no es representativo debido a la reducción del tráfico durante 2020. Mantenimiento certificación *Airport Carbon Accreditation* (ACA) Nivel 1 “Inventario”. Creación del departamento de sostenibilidad y publicación de la estrategia de sostenibilidad 2020-2025. Elaboración Plan de Gestión del carbono (pospuesto a 2021)
	Protección ambiental[4]	Calculo huella hídrica. Valorización de residuos y campañas de concienciación.	

[3] No medible en el caso de los aeropuertos de Brasil por haber iniciado su actividad a lo largo de 2020.

Otros indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales[5]

	Aena	LLA	Aena Brasil
Nº de personas asignadas a la gestión del medio ambiente	Servicios Centrales Aena: 35, 15 personal asistencias técnicas, aeropuertos: 1 coordinador + equipo correspondiente (no dedicación completa en todos los aeropuertos)	4	Servicios Centrales 1
Inversión destinada a la protección y mejora del medio ambiente (€)	10.977 (miles €)	222.462,0 €	392.249,2 €
Gasto destinado a la protección y mejora del medio ambiente (€)	10.405 (miles €)	440.474,7 €	
Inversión en I+D+i para reducir los impactos generados por contaminación, generación de residuos o el uso de recursos (€)	236.060 €	n/d	n/d
Inversión destinada a actividades en I+D+i en materia de medio ambiente y cambio climático (€)	1.611.500 €	n/d	n/d
Costes asociados a impactos generados por contaminación, generación de residuos o el uso de recursos (€)	300.696 € (correspondiente a derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por Aena) 4.052.413 € (correspondiente a gestión de residuos)	355.939,2 € (importe correspondiente a gestión de residuos)	n/d
Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental, incluyendo los relacionados con el consumo de agua	3	n/d	n/d
Coste relacionado con los incumplimientos de la normativa ambiental y del consumo de agua	Aeropuerto de Sevilla: 73.764,40 € Aeropuerto de Madrid-Barajas: 2 Multas o sanciones por importe total de 2.500 €	0 €	0 €
Provisiones y garantías para riesgos ambientales	Ver Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión 2020		

[5] Tipos de cierre al 31/12/2020 utilizados para cuentas del Balance:
EURvsGBP= 0,89903
EURvsBRL= 6,3735

Arrendamientos verdes y cadena de valor

Por definición, un "arrendamiento verde" (*Green lease*) contiene disposiciones y, con ello, compromisos, destinados a minimizar el impacto ambiental como, por ejemplo, la reducción del consumo de energía, generación de residuos, emisiones, etc. A este respecto, los pliegos técnicos de arrendamientos incluyen cláusulas relativas a la correcta gestión de residuos, así como otras medidas relacionadas con calidad del aire, vertidos, almacenamiento sustancias peligrosas y seguimiento estricto de las mismas que son solicitadas a los arrendatarios en sus ofertas.

Además, Aena está desarrollando dos libros blancos que incorporan criterios de sostenibilidad al diseño urbanístico y arquitectónico de los futuros desarrollos inmobiliarios en los principales aeropuertos (Madrid y Barcelona). Estos documentos complementarán a los futuros pliegos de licitación para los proyectos de construcción de los futuros Planes Inmobiliarios y asegurarán la incorporación de la componente de sostenibilidad ambiental en los criterios generales de diseño y en materia de urbanización y paisaje.

Adicionalmente indicar que el compromiso con la sostenibilidad se traslada a la cadena de valor principalmente a través de la inclusión de cláusulas ambientales incorporadas a los pliegos de contratación (ver Capítulo 4 para más información).

El 100% de las contrataciones de Aena, del Aeropuerto de Londres-Luton y de los aeropuertos de Aena en Brasil, incluyen criterios ambientales o sociales en los procesos de contratación. Aquellos introducidos en las condiciones especiales de ejecución pueden dar lugar a penalizaciones en caso de incumplimiento.

Los pliegos de contratación incluyen, entre otros requerimientos medioambientales, la obtención de certificaciones, como la ISO 14001.

De forma específica, en los pliegos técnicos que regulan los contratos de agentes de *handling*, (uno de los principales consumidores de combustible dentro del aeropuerto después de las aerolíneas), que prestan servicios de asistencia en el lado aire de los aeropuertos, las cláusulas medioambientales establecen que dichos agentes deberán realizar un plan de sustitución de sus equipos con el objetivo de reducir sus emisiones como exigencia mínima, de reducir sus emisiones en un 20% para finales del año 2020 en todos los aeropuertos, a excepción de Madrid-Barajas, donde se establece en un 30%, con respecto al año base 2016.

Por su parte, Aena lleva a cabo un seguimiento de las empresas que trabajan en los aeropuertos, supervisando su comportamiento ambiental y trasladando el compromiso y apoyo en el desarrollo de iniciativas de mejora en la gestión ambiental. Especial atención se presta a aquellos contratos asociados a actuaciones con un potencial impacto sobre el medio ambiente, siendo estos controlados mediante seguimientos ambientales periódicos, como visitas a instalaciones o valoración del cumplimiento del Plan de Vigilancia Ambiental, así como todos sus aspectos relacionados.

El objeto del seguimiento ambiental de empresas es:

- Establecer las normas y actuaciones que deben respetar las empresas contratadas y aquellas que realizan sus actividades en las instalaciones de Aena.
- Identificar y controlar los aspectos ambientales de las actividades realizadas por otras empresas en las instalaciones, recintos y locales propiedad de Aena.
- Describir el seguimiento que realiza Aena para verificar la correcta prestación del servicio.

Este procedimiento es de aplicación al seguimiento de empresas que trabajan para la Compañía o desarrollan su actividad en las instalaciones, recintos y locales propios o arrendados de Aena (empresas contratadas y arrendatarios) y cuyos productos o servicios tienen influencia sobre la gestión ambiental y de la energía de Aena o sobre la calidad del servicio prestado por ésta.

Asimismo, progresivamente se está incorporando a los nuevos contratos de restauración una cláusula especifica con el objetivo de reducir el volumen de residuos plásticos generados, evitando el empleo de plásticos de un solo uso y promoviendo el uso de productos desechables (de materiales biodegradables o reciclables). En este aspecto, además, Aena lleva a cabo el control y seguimiento de las diferentes tipologías de residuos generados en todas las actividades del aeropuerto, incluyendo el control de contratistas y arrendatarios, para asegurar la correcta segregación, acopio y gestión externa de los residuos.

Ciclo de vida

Las unidades y centros de Aena durante el desarrollo los procesos tienen en cuenta el ciclo de vida de las actividades, productos y servicios que están bajo su control, así como aquellos sobre los que puede influir para minimizar los impactos ambientales asociados.

En aquellos procesos de la organización con mayor impacto en los aspectos ambientales se llevan a cabo diferentes actuaciones para gestionarlos desde la perspectiva del ciclo de vida.

Etapa de Planificación de Infraestructuras

La variable ambiental se integra en las primeras etapas de la planificación de las infraestructuras aeroportuarias mediante el proceso de **Evaluación Ambiental Estratégica de instrumentos de planificación** (Planes Directores y Planes Especiales). En este proceso se analizan los diferentes planes desde la perspectiva ambiental en función del tipo de procedimiento de evaluación a seguir (ordinaria o simplificada) que concluye en la correspondiente resolución declarada por el órgano ambiental competente. Las Memorias Ambientales resueltas por el Ministerio de Medio Ambiente integran los aspectos ambientales a considerar en la propuesta de los Planes Directores/Especiales definitivos, los cuales dispondrán de su correspondiente seguimiento de cumplimiento. Consultar memorias ambientales obtenidas

La **Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos** es un proceso o instrumento que permite la preservación de los recursos naturales y la protección del medio ambiente al introducir la variable ambiental en la toma de decisiones acerca de proyectos que se prevea puedan tener una incidencia significativa sobre el medio ambiente. Como resultado de este proceso se derivan la **Evaluación del Impacto Ambiental de proyectos (EIA)** y la posterior publicación de la **Declaración de Impacto Ambiental (DIA).** Consulta aquí las resoluciones ambientales obtenidas.

Etapa de ejecución de expedientes de obras

Durante la ejecución de los expedientes de obras existe una Vigilancia Ambiental de Obra, para realizar un seguimiento de la misma de cara a cumplir con todos los requisitos establecidos, ya sean relativos a consumos, separación de materiales o al destino final de los residuos.

Asimismo, en los pliegos relativos a los expedientes de ejecución de obras se incluyen algunas cláusulas para fomentar que los proveedores utilicen materiales sostenibles desde su origen (fabricación u obtención) hasta el final de su vida útil (por ejemplo materiales fácilmente reciclables o reutilizables).

Etapa de operación

Mediante el proceso de **Control operacional** y el proceso de **Identificación, valoración y evaluación de aspectos ambientales** las unidades y centros de Aena tienen en cuenta la influencia de su actividad en el ciclo de vida de los servicios y los productos utilizados para su prestación.

Etapa de compra de productos/ servicios

Aena establece en los documentos contractuales diferentes criterios ambientales para la adquisición de productos (principalmente: equipos informáticos, papel, suministro de energía eléctrica, material de construcción, etc.) más respetuosos con el medio ambiente.

Por ejemplo:

- Productos eficientes energéticamente.
- Productos sin materiales peligrosos en su composición.
- Productos que minimicen los residuos al final de su vida útil.
- Productos fáciles de valorizar al final de su vida útil.

Etapa de desmantelamiento de instalaciones e infraestructuras

En aquellos supuestos en los que se lleva a cabo el desmantelamiento de alguna instalación o infraestructura se tienen en cuenta los criterios ambientales aplicables para potenciar la separación de los distintos materiales (madera, vidrio, metales, etc.) al objeto de facilitar su reutilización y de esta manera reducir la ocupación en vertederos.

Compras sostenibles

Aena promueve la adquisición de nuevas tecnologías para promover y dotar a la Compañía de una cadena de suministro más ágil, eficiente y transparente, y que a su vez permita incorporar paulatinamente criterios más respetuosos con el medio ambiente, extendiendo así principios de sostenibilidad a toda su cadena de valor. En este sentido, las iniciativas más destacadas son las siguientes:

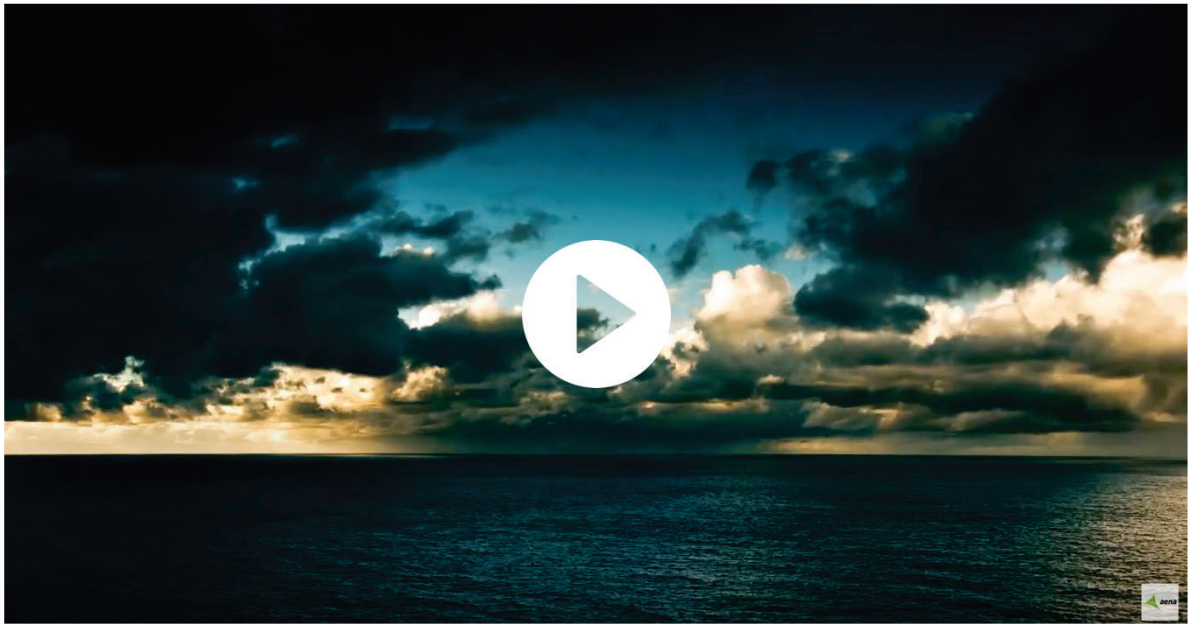
- Flota de vehículos sostenibles: los nuevos contratos de licitación de turismos pertenecientes a la flota de Aena se restringen a vehículos eléctricos o ecoturismos.
- Compra de energía eléctrica de origen renovable: la compañía dispone desde 2020 del 100% de compra de energía eléctrica con garantía de origen renovable. Esta energía verde es suministrada a todos nuestros arrendatarios a través de nuestra red, por lo que abarca a todas las empresas que trabajan en nuestros aeropuertos.

2.2. Aena frente a la emergencia climática

La situación creada por la covid-19 no ha supuesto un freno en el compromiso de la Compañía con la sostenibilidad que incluso ha sido fortalecido, adelantando y ampliando los hitos con la descarbonización. En 2020, Aena ha reforzado su Estrategia de Cambio Climático con la aprobación de objetivos de descarbonización más ambiciosos y el compromiso de elaborar, de cara a 2021, un Plan de Acción Climática donde se incluirán las previsiones económicas de la Compañía para estos efectos[6].

Para la consecución de estos objetivos se desarrolla un conjunto de actuaciones y medidas efectivas, centradas en la eficiencia energética, el uso de energías renovables, la movilidad sostenible, la reducción de emisiones de terceros y la descarbonización de procesos y actividades.

Todas ellas se encuentran alineadas con el compromiso adquirido en 2019 de adhesión a la iniciativa Net-Zero de ACI Europa (Consejo Internacional de Aeropuertos), cuyo objetivo de alcanzar cero emisiones netas de carbono en los aeropuertos ha sido adelantado a 2040[7], sin incluir mecanismos de compensación de emisiones. Este acuerdo se encuentra suscrito en la actualidad por más de 200 aeropuertos europeos y marca un significativo hito en las acciones que los aeropuertos están adoptando para luchar contra el cambio climático.



Aena tiene como objetivo alcanzar cero emisiones netas de carbono en los aeropuertos españoles en 2040.

El Aeropuerto de Londres-Luton y los Aeroportos do Nordeste do Brasil también incluye entre sus compromisos alcanzar **“NEtZero Carbon” en 2050.**

[6] Como se indica previamente, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de su propia Estrategia de Negocio Responsable con objetivos concretos para la descarbonización.
[7] Objetivo inicialmente previsto para 2050.

Actuaciones y medidas efectivas de mitigación y adaptación para la consecución de objetivos de descarbonización

Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y usos de energías renovables*

- El consumo eléctrico de los 46 aeropuertos en España procede, desde 2020, de fuentes de origen renovable pero la Compañía seguirá avanzando para llegar en 2026 al 100% en autoabastecimiento con el Plan Fotovoltaico, una medida muy ambiciosa para que todo el consumo de energía eléctrica proceda de instalaciones fotovoltaicas propias.
- Este Plan convierte a Aena en líder en el sector aeroportuario por producción de energía renovable en autoconsumo, con 950 GWh/ año a partir de 2026.
- El Aeropuerto de Londres-Luton desarrolla medidas para la mejora y mantenimiento de la iluminación, calderas, etc. En 2020, el Aeropuerto de Londres-Luton reemplazó la iluminación de emergencia en el muelle de equipaje y el piso inferior.

Airport Carbon Accreditation

- En 2020, el programa Airport Carbon Accreditation (ACA) ha renovado las certificaciones vigentes, lográndose la acreditación de más del 70% de las emisiones de carbono.
- Los aeropuertos de Alicante-Elche, Menorca y Santiago-Rosalía de Castro, y el Aeropuerto de Londres-Luton, mantienen la certificación Airport Carbon Accreditation (ACA) Nivel 1 "Inventario".
- Los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, César Manrique-Lanzarote, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol conservan la certificación Nivel 2 "Reducción".
- El Aeropuerto de Londres-Luton, ha iniciado en 2020, su adhesión al programa, obteniéndo el Nivel 1 "Inventario", con el objetivo de poder ir avanzando progresivamente de nivel.
- Como objetivo a 2026, los principales aeropuertos de la Compañía estarán certificados en nivel 3+ carbono neutrales y todos los aeropuertos de la red incluidos en el programa de neutralidad de emisiones de Aena.

Aeropuertos con flota 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.
- En 2020, se dispone de una flota de 58 vehículos totalmente eléctricos (6,5% del total de la flota) y de más de 144 puntos de recarga en los *parkings* de 30 aeropuertos. Como medida adicional se ha promovido la realización de cursos de conducción eficiente de vehículos para el personal con permiso de conducción en plataforma en vigor.
- A 2025 se establece el objetivo de 100% de ecovehículos.
- El Aeropuerto de Londres-Luton tiene el compromiso de adquirir vehículos bajo en emisiones a 2021, como parte de su Estrategia de Negocio Responsable.

Comunicación y reporte

- Anualmente, Aena cumplimenta el cuestionario Carbon Disclosure Project (CDP), principal marco de reporting en cambio climático, donde ha obtenido en 2020 la calificación "Leadership", A.
- Adhesión al Manifiesto por una recuperación sostenible: iniciativa apoyada por empresas, ONG, científicos, académicos y ciudadanos en general que insta al gobierno para que la salida a la crisis económica del coronavirus siente las bases de la transformación en una economía más sostenible y robusta, basándose para ello en tres pilares fundamentales: digitalización, descarbonización y resiliencia, entendiendo que la competitividad y el medio ambiente van de la mano, porque si no hay sostenibilidad ambiental no hay sostenibilidad económica o social.
- Selección de la nueva estrategia de cambio climático de Aena en las 101 iniciativas #Porelclima de Ecodes.
- El Aeropuerto de Londres-Luton publica su Informe de Huella de Carbono. Asimismo, la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton, publicada en el año 2020 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 anuales específicos.

*Dada la importancia de las actuaciones de la Compañía en esta materia esta información será desarrollada en el apartado siguiente "Eficiencia en el uso de la energía".

Airport Carbon Accreditation

- **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, mediante el uso compartido de información actualizada de carácter operativo. Esta implantación conlleva una reducción de los tiempos de rodaje y, por tanto, en un menor consumo de combustible y emisiones y se encuentra implementada en Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca.
  El 100% de los puestos de estacionamiento en pasarela cuentan con un sistema de suministro eléctrico a 400 Hz. En 2020 se ha avanzado en la implantación de nuevas tomas, reposición y sustitución de equipos antiguos. Específicamente, durante este año se han repuesto 17 equipos, divididos entre Adolfo Suárez Madrid-Barajas (6 unidades) y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (11 unidades).
  Para 2030 se prevé que los aeropuertos cuenten con 508 puntos de suministro eléctrico a 400 Hz para aeronaves.

- **Plan de reducción de las emisiones de los vehículos *handling*:** contempla la sustitución de equipos por otros menos contaminantes por parte de los agentes *handling*. Mediante la incorporación en los pliegos de condiciones se han incorporado requisitos para la reducción progresiva de las emisiones de los equipos GSE y se ha establecido de una metodología común para el cálculo y seguimiento de las emisiones de los vehículos.

  - En 2019 se ha reducido hasta un 30% de emisiones en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas y un 20% en el resto de aeropuertos

Apuesta por la movilidad eléctrica. Se ha procedido a la instalación de puntos de recarga eléctrica en los aparcamientos para pasajeros y empleados. En 2019, se han instalado 92 nuevos puntos de recarga, que se suman a los que ya había en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Palma de Mallorca, entre otros. Aena continuará instalando puntos de recarga hasta disponer de más de 2.000 puntos en 2023. El Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con 24 puntos de recarga eléctrica (10 en aparcamientos públicos, y 14 para personal de oficina). Asimismo, dispone de una Estrategia de acceso a las instalaciones (*Airport Surface Access Strategy*) en la que desarrollan medidas para el fomento del transporte sostenible.

- **Impulso al uso de combustible sostenible para la aviación:** una de las apuestas del sector en la lucha contra el cambio climático es el uso de combustibles sostenibles para la aviación (SAF) como medida para reducir las emisiones. Así, Aena se encuentra involucrada en este reto mediante la colaboración activa con productores de bioqueroseno, aerolíneas y otros agentes de interés para incrementar el uso de este tipo de combustible y fomentar la producción.

- **Fomento de la movilidad sostenible:** en colaboración con otras administraciones e instituciones, Aena integra sus infraestructuras con otros métodos de transporte e implementa diversas iniciativas de movilidad sostenible en el ámbito de la intermodalidad, a través de iniciativas como la mejora de la conexión con el cercanías o el carril bici en varios aeropuertos, mejorando los accesos a los aeropuertos y la planificación urbanística en los entornos aeroportuarios, Asimismo, la Compañía trabaja en el desarrollo de Estudios y Planes de Movilidad específicos que integran las infraestructuras de acceso y transporte de las ciudades y las del propio aeropuerto, facilitando las mejores combinaciones de acceso.

  - El Aeropuerto de Londres-Luton también lleva a cabo medidas para fomentar el uso del autobús y el ferrocarril como alternativa al coche privado por parte de los usuarios. La extendida red de dársenas de autobús y el proyecto Direct Air-Rail Transit, en proceso de desarrollo, suponen importantes contribuciones en este aspecto. En línea con su estrategia de acceso al aeropuerto, existen varios incentivos para fomentar el transporte sostenible, como descuentos, aparcamiento para bicicletas, etc. Puede consultar aquí los detalles sobre la estrategia de acceso al aeropuerto (ASAS). Reemplazo de motores accionados por correa con sistema de transmisión directa. Actualizaciones de los ventiladores de la AHU de facturación / venta libre para dirigir los ventiladores de accionamiento y la instalación de ventiladores de calefacción sobre la puerta que reducen la pérdida de aire caliente del edificio. Los ahorros calculados ascienden a 24.878 £ y 248.784 kWh por año, además de los beneficios adicionales de mantenimiento y consumibles reducidos.
    Como objetivo a 2026, los principales aeropuertos de la Compañía estarán certificados en nivel 3+ carbono neutrales y todos los aeropuertos de la red incluidos en el programa de neutralidad de emisiones de Aena.

Huella de carbono[8]

La Compañía monitoriza su huella de carbono para llevar a cabo un seguimiento de su Estrategia de Cambio Climático e identificar la efectividad de las medidas aplicadas. **La excepcional reducción del tráfico en 2020 ha tenido su contrapartida en la reducción de las emisiones de GEI**.

Intensidad de las emisiones de GEI kgCO_2e/ATU (alcances 1 y 2 "market-based")

AÑO	Aena	LLA
2018	0,48	n/d
2019	0,26	0,30
2020	0,22	0,61

Evolución de emisiones de GEI (toneladas equivalentes de CO_2)[9]

	2018		2019		2020	
	Aena	LLA	Aena	LLA	Aena	LLA
Emisiones directas (alcance 1) [10]	23.852,4	3.189	22.769,6	3.076	17.390,4	2.016
Emisiones indirectas (alcance 2)	218.936,9	10.184	113.860,9	4.981	25.260,1	3.395

NOTA: El EINF de 2019 recogía estimaciones calculadas con la mejor información disponible a la fecha de publicación del mismo. En el presente documento, se han ajustado los datos de 2019 una vez se ha dispuesto de la información consolidada. Asimismo, para el cálculo de emisiones actual se han utilizado los factores de emisión vigentes que son actualizados cada año.

A este respecto indicar que Aena proporciona energía eléctrica a sus arrendatarios 100% de origen renovable por lo que sus emisiones asociadas a su consumo eléctrico teniendo en cuenta criterio de mercado son 0. En el caso del Aeropuerto de Londres- Luton, las emisiones de CO_2 ligadas al consumo eléctrico de arrendatarios alcanzaron 2.728,87 tCO_2 en 2020.

[8] El cálculo de emisiones calculadas para Alcance 2 se ha realizado según criterio de mercado (market based).

[9] La huella de Carbono de los aeropuertos de Brasil será calculada a partir del 2021.

[10] 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.

Emisiones indirectas o alcance 2. Emisiones indirectas que se producen por la generación de electricidad o energía térmica adquirida y consumida en nuestros aeropuertos. Su fuente es:

- Consumo de electricidad. Emisiones asociadas al consumo eléctrico de las actividades desarrolladas por los aeropuertos para climatización, iluminación y operativa de diversas instalaciones

EMISIONES DIRECTAS DE GEI (ALCANCE 1)

	2018				2019				2020			
	Aena											
	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e
Gasoil	14.654,6	0,3	0,4	**14.774,8**	12.958,1	0,3	0,3	13.088,3	9.470,8	0,2	0,2	**9.545,5**
Gasolina	157,9	0,05	0,01	**162,2**	159,2	0,05	0,01	163,4	130,9	0,04	0,01	**134,4**
Gas natural	8.647,8	0,2	0,2	**8.697**	9.213,7	0,2	0,2	9.266,5	7.513,1	0,1	0,1	**7.556,1**
Propano	63,6	0,001	0,004	**64,7**	54,1	0,001	0,003	55,2	35,1	0,0005	0,002	**35,7**
Queroseno	152,2	0,004	0,005	**153,7**	194,2	0,005	0,006	196,3	117,5	0,003	0,003	**118,7**
TOTAL	**23.676**	**0,5**	**0,5**	**23.852,4**	**22.606,4**	**0,5**	**0,5**	**22.769,6**	**17.267,3**	**0,4**	**0,4**	**17.390,4**
	LLA											
Gasoil	206,2	0,2	18,4	**224,8**	929,8	1,0	10,6	**941,5**	461,8	0,5	5,2	**467,5**
Gasolina	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**
Gas natural	1.672,8	2,2	0,9	**1.675,9**	1.558,8	2,0	0,8	**1.561,7**	1.346,5	1,8	0,7	**1.349,0**
Propano	0	0	0	**0**	8,1	0	0	**8,1**	2,3	0	0	**2,3**
Diésel	1.086,4	0,2	15,6	**1.102,1**	387,8	0	5,2	**393,0**	194,8	0	2,7	**197,6**
TOTAL	**2.965,3**	**2,6**	**34,9**	**3.002,8**	**2.884,5**	**3,1**	**16,7**	**2.904,3**	**2.005,3**	**2,3**	**8,7**	**2.016,4**

NOTA: El EINF de 2019 recogía estimaciones calculadas con la mejor información disponible a la fecha de publicación del mismo. En el presente documento, se han ajustado los datos de 2019 una vez se ha dispuesto de la información consolidada. Asimismo, para el cálculo de emisiones actual se han utilizado los factores de emisión vigentes siendo estos actualizados cada año.

EMISIONES INDIRECTAS DE GEI (ALCANCE 2)

	2018				2019				2020			
	Aena											
	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e	CO_2	CH_4	N2O	CO_2e	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e
Energía eléctrica	188.266,48	0	0	**188.266,48**	**83.789,64**	0	0	**83.789,64**	0	0	0	**0**
Energía calefacción y refrigeración	30.670,38	0	0	**30.670,38**	**30.071,26**	0	0	**30.071,26**	**25.260,1**	0	0	**25.260,1**
TOTAL	**218.936,86**	**0**	**0**	**218.936,86**	**113.860,9038**	**0**	**0**	**113.860,90**	**25.260,1**	**0**	**0**	**25.260,1**
	LLA											
Energía eléctrica	10.105,21	23,74	55,04	**10.184,00**	4.941,89	12,67	26,70	**4.981,25**	3.364,99	10,49	20,10	**3.395,57**
Energía calefacción y refrigeración	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**
TOTAL	**10.105,21**	**23,74**	**55,04**	**10.184,00**	**4.941,89**	**12,67**	**26,70**	**4.981,25**	**3.364,99**	**10,49**	**20,10**	**3.395,57**

Fuentes de los factores de emisión: MITECO, EMEP/EEA (Corinair), US EPA, US FAA y Gobierno UK (LLA).
Nota: Datos calculados con criterio de mercado.(*market-based*)

Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables

El Plan Fotovoltaico de la Compañía, consolidado en 2019, permitirá alcanzar en 2026 el 100%[11] del autoabastecimiento energético a partir de energía solar, y evitar con ello la emisión de 159.200 toneladas de CO_2 a la atmósfera cada año, equivalente al consumo de unos 280.000 hogares durante todo un año. Este Plan situará a la Compañía como líder entre los aeropuertos europeos por producción de energía renovable en autoconsumo (950 GWh) y abastecerá tanto a los edificios propios de Aena como a sus arrendatarios. Actualmente este proyecto se encuentra en fase de aprobación e inicio de actuaciones (redacción de proyectos, solicitud de permisos, y depósito de los avales necesarios). Asimismo, desde el año 2020 todos los aeropuertos y sus empresas arrendatarias consumen energía eléctrica de origen 100% renovable.

De forma paralela, para lograr una eficaz reducción del consumo energético, en los aeropuertos de la red continuamente se analiza el consumo energético para identificar aspectos de mejora. Como consecuencia, hasta la fecha se han desarrollado una serie de medidas encaminadas a la adecuación y el control del consumo energético a la operativa real de los aeropuertos y la mejora de carácter tecnológico en iluminación y climatización (detectores de presencia, reemplazo por LED, renovación de instalaciones de aire acondicionado y regulación automática de iluminación), etc.

Además, para poder llevar a cabo una adecuada gestión del consumo energético, Aena dispone de contadores inteligentes (*smart meters*) en algunas de sus instalaciones y cartera de propiedades. El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas dispone de una Plataforma de Gestión Energética en Terminales que permite analizar los consumos de forma sistematizada, permitiendo a partir de los resultados obtenidos establecer medidas para aumentar la eficiencia energética de las instalaciones del terminal.

Todas estas iniciativas, encaminadas a mejorar la eficiencia energética en los edificios y cartera de propiedades de la Compañía, contribuirán, asimismo, a la reducción de la huella de carbono y de los costes operativos

Eficiencia energética en 2020

Algunas actuaciones relevantes relacionadas

Climatización · Iluminación · Ahorro energético por mejora de eficiencia energética

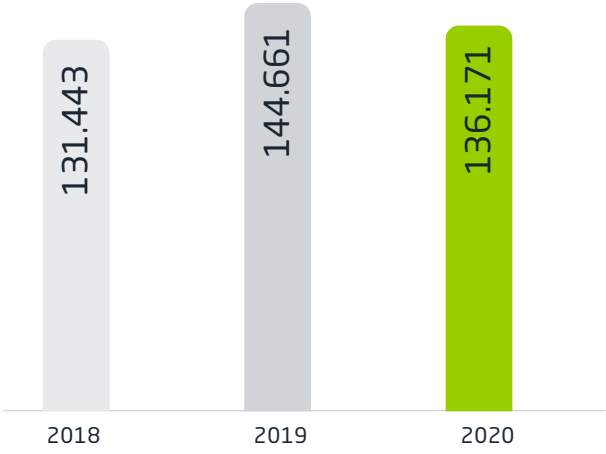
Aeropuerto	Actuación	Descripción	Logro
Adolfo Suárez Madrid-Barajas		Sustitución climatizador cortinas Terminal T-1	
Gran Canaria		Suministro con instalación de variadores de frecuencia en climatizadoras	
Málaga- Costa del Sol		Suministro e instalación de láminas de protección solar en Muelle B y C en Terminal T-2 y Dique D en Terminal T-3	
Londres-Luton		Renovación por ventiladores de control de entrada / venta libre de la AHU para dirigir los ventiladores e instalación de ventiladores de calefacción sobre la puerta que reducen la pérdida de aire caliente del edificio	
Palma de Mallorca		Cambio de iluminación a tecnología LED	
Santiago- Rosalía de Castro		Cambio de iluminación a tecnología LED	
Adolfo Suárez Madrid-Barajas		Cambio de iluminación a tecnología LED	
Córdoba		Cambio de iluminación a tecnología LED	
Málaga		Cambio de iluminación a tecnología LED	
Londres-Luton		Cambio de iluminación a tecnología LED	

[11] Inicialmente previsto 70%.

Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables[12]

Las emisiones evitadas gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética propias y a la compra de energía eléctrica con origen renovable (100% en 2020) han ascendido a 136.171[13] toneladas de CO_2 en 2020.

Emisiones evitadas gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética propias y a la compra de energía eléctrica con origen renovable
(toneladas de CO_2e)



NOTA: El cálculo de CO^2 se obtiene a partir de la relación establecida entre la energía eléctrica generada por las instalaciones indicadas y el factor de emisión de CO^2 considerado.
Fuente factor eléctrico: REE.

[12] El Aeropuerto de Londres-Luton y Aena Brasil no desarrollan hasta la fecha ninguna medida al respecto por lo que las emisiones evitadas gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética propias y a la compra de energía eléctrica con origen renovable es 0 para el ejercicio 2020.

[13] Datos calculados con criterio de mercado (*market-based*).

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES GEI (ALCANCE 1)	2018		2019		2020	
Instalación de Aena	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao	1.067.935	234	10.513	2	128.860	21
Captadores solares térmicos del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	8.180	2	0	0	0	0
Planta energía geotérmica del Aeropuerto de Reus	43.258	9	41.224	7	61.488	10
Total (alcance 1)	**1.119.373**	**245**	**51.737**	**9**	**190.348**	**31**

REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES GEI (ALCANCE 2)	2018		2019		2020	
Instalación de Aena	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**
Aerogeneradores del Aeropuerto de La Palma	2.577.197	564	2.493.058	411	1.904.174	314
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Menorca	70.320	15	75.777	13	72.862	12
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Ibiza	81.977	18	72.184	12	83.849	14
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Alicante-Elche	46.413	10	18.771	3	17.814	3
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Barajas	88.622	19	88.780	15	48.964	8
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos	18.561	4	25.627	4	81.101	13
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de La Palma	60.291	13	38.301	6	53.279	9
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Valencia	32.316	7	34.720	6	33.532	6
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Vigo	20.650	5	19.167	3	13.815	2
Total (alcance 2)	**2.996.347**	**656**	**2.866.385**	**473**	**2.309.390**	**381**

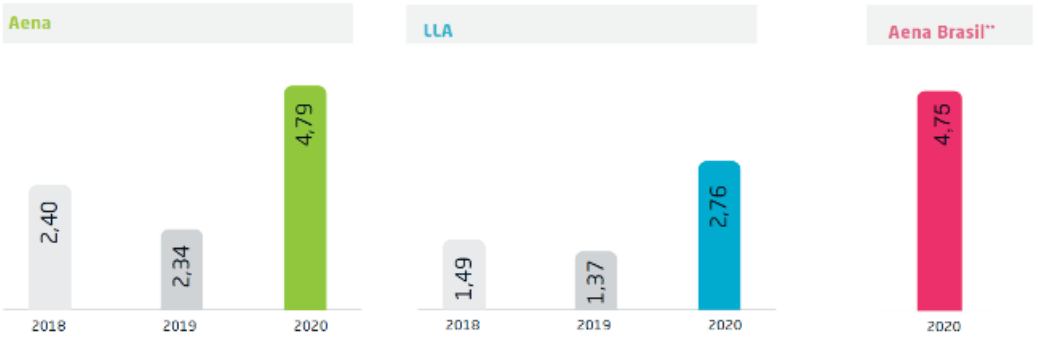
NOTA: El EINF de 2019 recogía estimaciones calculadas con la mejor información disponible a la fecha de publicación del mismo. En el presente documento, se han ajustado los datos de 2019 una vez se ha dispuesto de la información consolidada. Asimismo, para el cálculo de emisiones actual se han utilizado los factores de emisión vigentes siendo estos actualizados cada año.

Principales indicadores

La reducción de tráfico en nuestros aeropuertos, como consecuencia de la crisis sanitaria generada por la covid-19, junto con la implementación de las medidas de eficiencia energética en aeropuertos y la importante labor de concienciación y sensibilización entre todos los usuarios y empleados, ha dado lugar a una disminución notable del consumo energético en 2020.

El rendimiento energético y la gestión operativa de los aeropuertos de la red, encaminada a mejorar la eficiencia energética, son indicadores claves del diseño sostenible de un edificio.

Consumo energético (*)
kWh/ATU



Consumo eléctrico
kWh/pax

(*) Incluye el consumo de combustibles, energía eléctrica, calefacción y refrigeración.

(**) Los datos relativos a los Aeropuertos do Nordeste de Brasil, corresponden únicamente a 2020, año a partir del cual estos aeropuertos iniciaron su actividad como parte de Aena.

El consumo eléctrico realizado por las empresas arrendatarias de Aena alcanzó en 2020 el total de 74.681.238 KWh lo que constituye el 10,4% del consumo global de Aena[14].

El consumo de los arrendatarios en 2019 constituyó el 12,9%[15] del consumo global de Aena y en 2018 el 12,7%[16].

Acerca de la reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios, los servicios que ofrece Aena no conllevan un consumo energético por parte del usuario final.

Consumo energético y consumo total desglosado

Consumo de combustibles	2018		2019		2020		
	Aena (GJ)	LLA (litros)	Aena (GJ)	LLA (litros)	Aena (GJ)	LLA (litros)	Aena Brasil[1] (litros)
Gasoil	197.767	75.679	175.238	341.329	127.811	169.525	-
Gasolina	2.279	-	2.297	-	1.888	-	-
Gas Natural	153.331	818.732.951	164.590	763.413.717	134.210	660.876.297	-
Propano	999	-	851	5.300	551	1.449	-
Queroseno	2.084	-	2.661	-	1.609	-	-
Diésel	-	419.554	-	151.503	-	77.599	556.079,16
Subtotal	**356.460**	**819.228.184**	**345.637**	**763.911.849**	**266.071**	**661.124.870**	**556.079,16**

Consumo energético GJ	2018		2019		2020		
Electricidad	3.386.704	129.517	3.437.454	70.158	2.583.994	52.432	88.534,98
Calefacción	213.872	32.796	201.131	30.580	179.520	26.413	-
Refrigeración	402.666	-	421.865	-	316.959	-	-
Subtotal	4.003.242	162.313	4.060.450	100.739	3.080.473	78.845	88.534,98
Consumo energético total	**4.359.702**		**4.406.087**		**3.346.544**		

Nota: Los datos relativos a los Aeroportos do Nordeste de Brasil, corresponden únicamente a 2020, año a partir del cual estos aeropuertos iniciaron su actividad como parte de Aena.
Nota: El EINF de 2019 recogía estimaciones calculadas con la mejor información disponible a la fecha de publicación del mismo. En el presente documento, se han ajustado los datos de 2019 una vez se ha dispuesto de la información consolidada.

[14] Dato correspondiente al 97,9% de los centros de la red de Aena, estimado a partir de un 99,0% de datos reales y un 1,0% de datos estimados a partir de las superficies arrendadas.
[15] Dato correspondiente al 97,9% de los centros de la red de Aena, estimado a partir de un 99,3% de datos reales y un 0,7% de datos estimados a partir de las superficies arrendadas.
[16] Dato correspondiente al 95,8% de los centros de la red de Aena, estimado a partir de un 99,3% de datos reales y un 0,7% de datos estimados a partir de las superficies arrendadas.

Energías renovables

Aena explora el uso de fuentes energéticas renovables que nos permitan reducir la dependencia de la aviación (y los aeropuertos) de los combustibles fósiles y con ello disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero.

En 2020, de acuerdo con el plan previsto, el porcentaje de la compra de electricidad que cuenta con el certificado de garantía de origen de fuentes renovables, realizado por Aena en su red de aeropuertos se ha visto incrementado.

En la red de aeropuertos españoles, el 100% del total fuentes de energía renovables. El Aeropuerto de Londres-Luton tiene el objetivo de alcanzar este 100% en 2021 La energía eléctrica utilizada por los arrendatarios de los aeropuertos de Aena corresponde a la misma red de Aena por lo que es también energía de origen renovable.

% electricidad con garantía de origen de fuentes renovables	Aena	LLA	Aena Brasil
2019	60%	0%	0%
2020	100%	0%	0%

Instalaciones de energías renovables en Aena		2018	2019	2020
Energía generada de fuentes renovables (GJ)	Eólica	9.278	8.975	6.855
	Fotovoltaica	1.509	1.344	1.459
	Solar térmica	29	0	0
	Geotérmica	156	148	221
	Subtotal	**10.972**	**10.467**	**8.535**
Energía consumida de fuentes renovables (GJ)	Eólica	8.324	8.453	6.353
	Fotovoltaica	1.416	1.244	1.361
	Solar térmica	29	0	0
	Geotérmica	156	148	221
	Subtotal	**9.925**	**9.845**	**7.936**
Energía vendida de fuentes renovables (GJ)	Eólica	954	522	502
	Fotovoltaica	93	100	97
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	0	0	0
	Subtotal	**1.047**	**622**	**599**

NOTA: El EINF de 2019 recogía estimaciones calculadas con la mejor información disponible a la fecha de publicación del mismo. En el presente documento, se han ajustado los datos de 2019 una vez se ha dispuesto de la información consolidada.

NOTA: 1 La energía generada a través de fuentes renovables, y consumida, en el Aeropuerto de Londres-Luton y en los Aeropuertos do Nordeste do Brasil es 0.

2.3. Contaminación

Contaminación atmosférica[17]

A través de las redes de vigilancia de calidad del aire localizadas en varios de los aeropuertos se caracterizan, controlan, vigilan y corrigen las emisiones atmosféricas generadas a causa de la actividad.

Con ellas, se miden los niveles de concentración de las principales sustancias, como es el dióxido de azufre (SO2), los óxidos de nitrógeno (NOx) y las partículas en suspensión (PM), tanto derivadas de la actividad de Aena como de otras fuentes presentes en el entorno. De este modo es posible realizar un control, continuo y automático, de la calidad del aire en el área de influencia de varios aeropuertos.

Óxidos de nitrógenos (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire	NOx(t)		SOx(t)		CO(t)		NMVOC(t)		PM10(t)		PM2,5(t)	
	Aena	LLA	Aena	LLA	Aena	LLA	Aena	LLA	Aena	LLA	Aena	LLA
2018												
Gasoil	82,5771	n/d	7,3978	n/d	26,1659	n/d	6,4272	n/d	5,3223	n/d	4,9631	n/d
Gasolina	0,7611	n/d	0,0005	n/d	5,4090	n/d	0,6609	n/d	0,0017	n/d	0,0017	n/d
Gas Natural	11,3465	n/d	0,1027	n/d	4,4466	n/d	3,5266	n/d	0,1196	n/d	0,1196	n/d
Propano	0,0680	n/d	0,0006	n/d	0,0495	n/d	0,0423	n/d	0,0836	n/d	0,0836	n/d
Queroseno	0,2423	n/d	0,0490	n/d	32,3618	n/d	0,9737	n/d	7,3133	n/d	7,3133	n/d
Total 2018	**94,9950**	**n/d**	**7,5507**	**n/d**	**68,4328**	**n/d**	**11,6306**	**n/d**	**12,8406**	**n/d**	**12,4813**	**n/d**
2019												
Gasoil	69,8684	n/d	6,3357	n/d	22,0498	n/d	5,2221	n/d	4,4890	n/d	4,1596	n/d
Gasolina	0,7597	n/d	0,0005	n/d	6,0814	n/d	0,6717	n/d	0,0018	n/d	0,0018	n/d
Gas Natural	12,1797	n/d	0,1103	n/d	4,7731	n/d	3,7856	n/d	0,1284	n/d	0,1284	n/d
Propano	0,0587	n/d	0,0005	n/d	0,0394	n/d	0,0334	n/d	0,0601	n/d	0,0601	n/d
Queroseno	0,3094	n/d	0,0626	n/d	41,3201	n/d	1,2432	n/d	9,3378	n/d	9,3378	n/d
Total 2019	**83,1759**	**n/d**	**6,5096**	**n/d**	**74,2640**	**n/d**	**10,9560**	**n/d**	**14,0171**	**n/d**	**13,6877**	**n/d**
2020												
Gasoil	50,4348	2,9627	4,4936	0,0849	15,96946	1,1549	3,7216	0,2228	3,22563	0,2422	2,9918	0,2368
Gasolina	0,6282	0	0,0004	0	4,6369	0	0,540904	0	0,0014	0	0,0014	0
Gas Natural	9,9316	1,9071	0,0899	0,0173	3,8921	0,7474	3,0868	0,5928	0,1047	0,0201	0,1047	0,0201
Propano	0,0381	0	0,0003	0	0,0252	0	0,0213	0	0,0375	0	0,0375	0
Queroseno	0,1871	0	0,0379	0	24,9854	0	0,7517	0	5,6464	0	5,6464	0
Total 2020	**61,2204**	**4,8698**	**4,6221**	**0,1022**	**49,5090**	**1,9023**	**8,1305**	**0,8156**	**9,0163**	**0,2623**	**8,7818**	**0,2569**

NOTA: El EINF de 2019 recogía estimaciones calculadas con la mejor información disponible a la fecha de publicación del mismo. En el presente documento, se han ajustado los datos de 2019 una vez se ha dispuesto de la información consolidada.

[17] Dato no disponible para los Aeropuertos do Nordeste do Brasil por encontrarse en fase de implantación el monitoreo de la calidad del aire.

Estas redes están implementadas en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Alicante-Elche y Málaga-Costa del Sol[18]. En determinados 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.

De acuerdo con los principios de la Política Integrada de Calidad y Medio Ambiente de Aena, en el entorno de los aeropuertos llevan a cabo Programas de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire.

Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton, gracias a la instalación de monitores de calidad del aire, se han identificado las zonas de más emisiones e implementado, como consecuencia, nuevas acciones (por ejemplo, la introducción de una política específica para autobuses y autocares, con el fin de mejorar la calidad del aire enfrente de la terminal). Hasta la fecha se han monitorizado 18 ubicaciones diferentes para garantizar las mediciones de NO_2 en las zonas de mayor uso e impacto; se miden los niveles de concentración de las partículas en suspensión (PM) en dos localizaciones, y se está trabajando para el registro de las partículas PM2.5. Como parte de la Estrategia de Negocio Responsable, el Aeropuerto presentará una estrategia formal para la mejora de la calidad del aire antes de finales de 2022, con objetivos concretos.
Los datos obtenidos por este Aeropuerto se han compartido con los datos de las autoridades locales circundantes, siendo asimismo publicados mensualmente.

Ruido

La contaminación acústica es uno de los principales aspectos ambientales generados a causa de la actividad aeroportuaria. Siendo conscientes de ello, para Aena es prioritario reducir al mínimo de los niveles acústicos y proteger la calidad de vida de las poblaciones del entorno.

Si bien este año la reducción del tráfico aéreo provocada por la crisis sanitaria ha venido acompañada de la consecuente disminución de ruido, la Compañía no ha cesado de realizar importantes esfuerzos para mejorar la medición, control y minimización del impacto acústico, así como asegurar una comunicación activa y bidireccional con todos los grupos de interés implicados.

Medición, reducción y control

A partir de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER)[19], Aena diagnostica la exposición acústica global de un año completo en las inmediaciones de los aeropuertos con más de 50.000 operaciones anuales.

[18] 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.

[19] EU Environmental Noise Directive 2002/49.

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 (*)
Ldia 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 55Db(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 (*)
Ldia 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

MER FASE III:

Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote –Arrecife (*)	Tenerife Sur	Tenerife Norte	Alicante - Elche	Bilbao	Barcelona	Ibiza (*)	Madrid	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla (*)
Ldia 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 (**)	1.520	515	91	-

(*) 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.

(**) 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.

Evolución del número de personas expuestas al ruido en el Aeropuerto de Londres-Luton (datos 2020)

Nivel de Ruido	MER Fase I	MER Fase II	MER Fase III
Lden 55 dB(A)	8.600	14.300	17.000
Lday 66 dB(A)	<100	<100	<100
Levening dB (A)	<100	0	<100
Lnight 57 dB (A)	2.300	900	600

En 2020, cumpliendo con los trámites de notificación a la Comisión Europea de los datos de los Mapas Estratégicos de Ruido y Planes de Acción a elaborar en la 4ª fase de aplicación de la Directiva 2002/49/CE, se ha informado a la Dirección General de Aviación Civil, los grandes aeropuertos de la red de Aena que, de acuerdo con los datos correspondientes al año 2019, superan la cifra de 50.000 operaciones anuales.

Mediante las Servidumbres Acústicas se define el grado de incidencia del ruido en el territorio. Para ello, se evalúa el impacto acústico generado en los aeropuertos y se pronostica su evolución. Durante 2020 se han realizado y puesto en Información Pública las Servidumbres Acústicas de los aeropuertos de A Coruña, la revisión de Bilbao y Tenerife Sur. También se ha obtenido el visto bueno por parte de la Comisión Mixta de las Servidumbres de los aeropuertos de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y Lanzarote. Actualmente Aena cuenta con 10 Servidumbres Acústicas aprobadas, así como sus correspondientes Planes de Acción. Se espera que, para el año 2021, se obtenga la aprobación de otras 5 Servidumbres Acústicas.

A partir de las conclusiones extraídas de los MER y las Servidumbres Acústicas se elaboran una serie de medidas dirigidas a evaluar, prevenir y reducir el ruido en el entorno. Todo ello se recoge en los correspondientes Planes de Acción. El Aeropuerto de Londres -Luton también dispone de un Plan de Acción contra el ruido 2019-2023 relativo a su MER.

Para lograr una eficaz minimización del ruido, además de tomar medidas específicas, Aena establece colaboraciones con otros actores dirigidas a disminuir el ruido en la fuente, mejorar los procedimientos operacionales, introducir restricciones operativas a ciertas aeronaves, establecer medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas y apoyar el control y disciplina de tráfico aéreo.

Por último, en lo que respecta al control del ruido, a través de los Sistemas de Monitorado de Ruido (SMR), se lleva a cabo un seguimiento de las rutas aéreas y de los niveles de ruido que se alcanzan en los diferentes entornos aeroportuarios. Actualmente se dispone de este Sistema en los aeropuertos de: Alicante-Elche, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Bilbao, Gran Canaria, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Tenerife Norte- Ciudad de La Laguna, Tenerife Sur y Valencia.

En el caso de los aeropuertos de Aena Brasil, el mes de noviembre de 2020 se han comenzado a realizar los primeros estudios para medir el ruido aeronáutico en aeropuertos.

Planes de Aislamiento Acústico

Las actuaciones de medición, reducción, control y comunicación se complementan con la ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA), asociados a los aeropuertos, como medida correctora para minimizar las molestias ocasionadas por el ruido de aeronaves y garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de los edificios, cumpliendo con los objetivos de calidad acústica, fijados por el Real Decreto 1367/2007, y conforme al procedimiento y requerimientos establecidos en la Ley 5/2010, de 17 de marzo y en las correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental.

En 2020 se llevaron a cabo 131 actuaciones de insonorización en viviendas y edificaciones de uso sensible, lo que supuso una inversión de 2,1 M€. En el Aeropuerto de Londres-Luton las inversiones realizadas acumuladas desde la fecha de inicio de las actuaciones hasta el 31 de diciembre de 2020 ascienden a 100.000 £[20], con un total de 25 hogares beneficiados.

Planes de Aislamiento Acústico

El proceso de ejecución de estos PAA se establece en colaboración con los vecinos interesados y las administraciones locales, e incluye:

- Inclusión de las viviendas en los PAA.
- Medición del aislamiento acústico existente en dichas viviendas que permita determinar las posibles necesidades de aislamiento suplementario.
- Redacción y aprobación del correspondiente proyecto de aislamiento acústico.
- Ejecución y verificación de la actuación.
- Pago de las actuaciones.

[20] 111.230,9 € según tipos de cierre al 31/12/2020 utilizados para cuentas del Balance:
EURvsGBP= 0,89903
EURvsBRL= 6,3735

Comunicación

Para informar sobre las actuaciones de gestión del ruido en Aena, se dispone de diferentes herramientas:

- Mapas Interactivos de Ruido (WebTrak), implantados en 11 aeropuertos de la red (se pueden consultar los correspondientes mapas en la web de Aena).
- Publicación en la web pública de Informes Acústicos de carácter mensual.
- Comisiones de Seguimiento Ambiental de los PAA y Comisiones Mixtas creadas para el establecimiento de las Servidumbres Acústicas y sus planes de acción asociados.
- Oficina de Gestión específica para la información, ejecución, control y gestión de los PAA.

Planes de aislamiento acústico Aena 2000-2020*

Aeropuerto	Nº inmuebles aislados	Importe destinado, M€ (2000-2020)
A Coruña	775	6.790.708,82
Alicante-Elche	2.993	41.138.883,81
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	50	2.966.717,28
Bilbao	1.572	21.010.733,10
Girona-Costa Brava	0	50.902,09
Gran Canaria	615	9.876.268,51
Ibiza	611	6.441.186,52
La Palma	22	402.328,75
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	12.917	170.228.641,78
Málaga-Costa del Sol	811	16.303.302,91
Melilla	0	0,00
Menorca	9	204.770,75
Palma de Mallorca	925	16.722.863,60
Pamplona	43	1.224.083,52
Sabadell	0	13.633,00
S. de Compostela-Rosalía de Castro	15	296.570,06
Sevilla	0	65.904,13
Tenerife-Norte Ciudad de la Laguna	977	24.212.794,89
Valencia	1.967	11.519.954,07
Vigo	224	3.322.920,35
Total 2000-2020	**24.526**	**332.793.167,92**

* Las mediciones de ruido en los aeropuertos de Aena en Brasil han comenzado en noviembre de 2020, por tanto, no se ha realizado ninguna actuación al respecto.

Contaminación lumínica

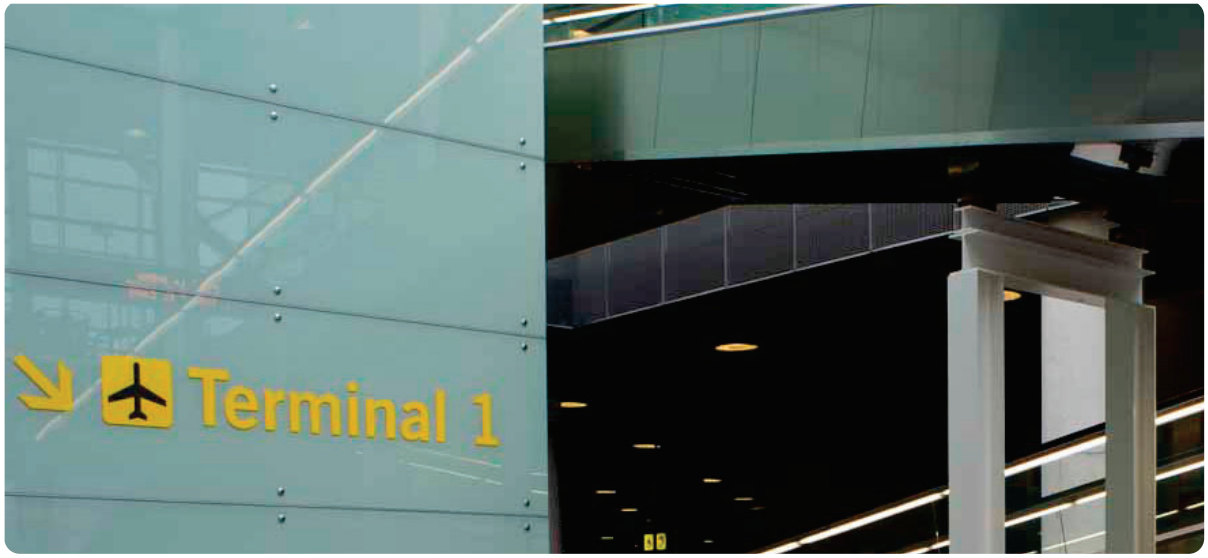
En relación con la contaminación lumínica, cuyo control es esencial asimismo para una convivencia sostenible, cabe señalar que la iluminación exterior de los aeropuertos de Aena, Aena Brasil y el Aeropuerto de Londres-Luton está sometida a la normativa vigente en materia de seguridad operacional.

Consultas ambientales

En la web pública de Aena se dispone de un canal de consultas ambientales en el que se centralizan las solicitudes de información, quejas y sugerencias en materia de medio ambiente, lo que permite responder de forma ágil, homogénea y eficaz, así como minimizar los tiempos de respuesta.

El Aeropuerto de Londres-Luton dispone de una Política de consultas y quejas sobre ruido de aeronaves y una página web desde la cual efectuar las consultas. De forma trimestral se emiten informes de seguimiento con detalles sobre los movimientos de las aeronaves, así como del seguimiento del ruido y de quejas generada de la propia actividad.

En el caso de los Aeroportos do Nordeste do Brasil, para la realización de las consultas ambientales se ha procedido a la contratación de una empresa especializada en la materia.



	2020		
	Aena	**LLA**	**Aena Brasil**
Quejas ambientales	1.593	4.491	0
Quejas relativas a ruido	99,6%	99,9%	0

2.4. Uso sostenible de recursos

Agua

El agua es el principal recurso natural que se consume en las instalaciones de Aena, ligada mayoritariamente al consumo humano, riego de zonas verdes, limpieza, servicio contra incendios y ejecución de obras. Por ello, la Compañía lleva a cabo un riguroso control de su uso para asegurar el suministro eficiente de agua tanto a empleados y pasajeros como al resto de usuarios que transitan diariamente las instalaciones. De hecho, Aena, en los últimos años, ha puesto en marcha una serie de medidas internas, enfocadas a la mejora de la eficiencia hídrica, incluyendo, entre otros elementos, la sustitución de la grifería de sus centros por otra con sensores automáticos, habilitada para hacer más eficiente el caudal de salida y promover la reducción de consumo.

El Aeropuerto de Londres-Luton ha puesto en marcha medidas y sistemas para lograr un uso más eficiente del agua, como parte del mantenimiento y la mejora de la base aeroportuaria.

A este respecto, Aena se encuentra elaborando un Plan Estratégico para la Gestión del Agua en todos los aeropuertos de la Compañía que será publicado el primer trimestre de 2021 y que permitirá establecer un marco de actuación específico, enfocado a la reducción del consumo y vinculado a iniciativas tales como:

- Detección y eliminación de fugas en conducciones e instalaciones.
- Uso responsable del agua en zonas verdes.
- Instalación de elementos ahorradores de agua en instalaciones.
- Uso de agua regenerada.

En concreto, contendrá objetivos en relación a:

- Desarrollar una gestión del agua que haga frente a la pérdida de disponibilidad y calidad de agua dulce asociados a la variabilidad climática, disminuyendo el consumo de agua
- Aumentar el consumo de fuentes de agua alternativas realizando una gestión integrada de las fuentes de suministro de agua y de los riesgos derivados del cambio climático.

Asimismo, el Plan Estratégico 2018-2021 de Aena incluye, entre sus líneas de actuación en materia de sostenibilidad, el cálculo de la huella hídrica[21]. En consonancia, en 2020 Aena calculó la huella hídrica de 23 de sus centros en España que representan el 80% del consumo promedio total de agua de los últimos tres años. El año de cálculo seleccionado fue 2019 y tanto el cálculo como el análisis y la evaluación de la sostenibilidad de las huellas hídricas, se han basado en la metodología de la *Water Footprint Network* (WFN). A lo largo de 2021 está previsto continuar con el cálculo en los 26 aeropuertos restantes de la red de Aena. Los resultados obtenidos en el cálculo de la huella hídrica, así como los objetivos y las medidas incluidas en la estrategia del agua de Aena podrán ser consultados en el siguiente enlace: www.aena.es.

[21] El concepto de huella hídrica, creado por Arjen Y. Hoekstra (Universidad de Twente, Holanda), es un indicador del agua que un consumidor o un productor emplea en su actividad, considerando tanto el agua directa como indirectamente empleada o el agua pluvial aprovechada y el volumen de agua necesario para absorber la contaminación de un efluente

En línea con lo anterior, el Aeropuerto de Londres-Luton, por su parte, plantea entre los objetivos contenidos en la Estrategia de Negocio Responsable la reducción del consumo de agua por pasajero (a menos de 6,98 litros/pasajero, lo que supone un 10% de reducción con respecto al año base) y el uso de agua regenerada (objetivo a 2021).

Iniciativas para el consumo responsable del agua

Como ejemplo de algunas de las las iniciativas llevadas a cabo, algunos aeropuertos de la red, como el de Menorca, están cambiando sus contadores por un sistema completo de caudalímetros con transmisión inalámbrica de bajo consumo, con los cuales se ha mejorado la medición del caudal de agua en diversos puntos de la red de abastecimiento, el control de los consumos, la detección de fugas y, con ello, una gestión más eficiente de los recursos hídricos.

Además, cabe destacar que, en diversos aeropuertos ubicados en territorios con escasez de este recurso, como son los insulares, se reutilizan las aguas residuales tras pasar por un sistema de depuración, mediante la aplicación de un tratamiento de desinfección y filtrado adicional, lo que les permite obtener un volumen de agua apta para regar sus zonas verdes y evitar el consumo extra de agua de red.

A este respecto es destacable la actuación implantada por el aeropuerto de Alicante-Elche, que consiste en aprovechar el agua de rechazo de diversos procesos para darle un segundo uso. El objetivo de esta medida es obtener un ahorro del 15% en el consumo hídrico aeroportuario, lo que equivaldría a siete piscinas olímpicas al cabo del año.

Esta innovadora actuación ha supuesto la instalación de una red separada para la recogida de agua de los lavabos de la terminal y del agua condensada que producen las climatizadoras. Una vez recogida, el agua se incorpora a un depósito para su segundo uso, evitando así que sea desechada, y es sometida a un tratamiento para poder utilizarla en los 350 inodoros que hay repartidos en los distintos aseos del recinto aeroportuario.

Además, este sistema también incluye la utilización del agua de rechazo de la planta de agua osmotizada que abastece a los locales de restauración de la terminal.

Por último, con el objetivo de reducir los consumos de agua en las instalaciones del aeropuerto, Aena ha establecido la directriz de eliminar los arcos de agua que eran realizados por el servicio de bomberos para dar la bienvenida a las aeronaves de nuevas rutas u otras celebraciones.

Por otra parte, como ya se ha mencionado, Aena está desarrollando dos libros blancos que incorporan criterios de sostenibilidad al diseño urbanístico y arquitectónico de los futuros desarrollos inmobiliarios en los principales aeropuertos de Madrid y Barcelona, relacionados con el consumo sostenible de recursos, así como con la reutilización de agua. Entre los criterios

desarrollados se contemplan la recogida de las aguas pluviales en las cubiertas de los edificios y su utilización, la implementación de redes separativas y el fomento del drenaje urbano sostenible.

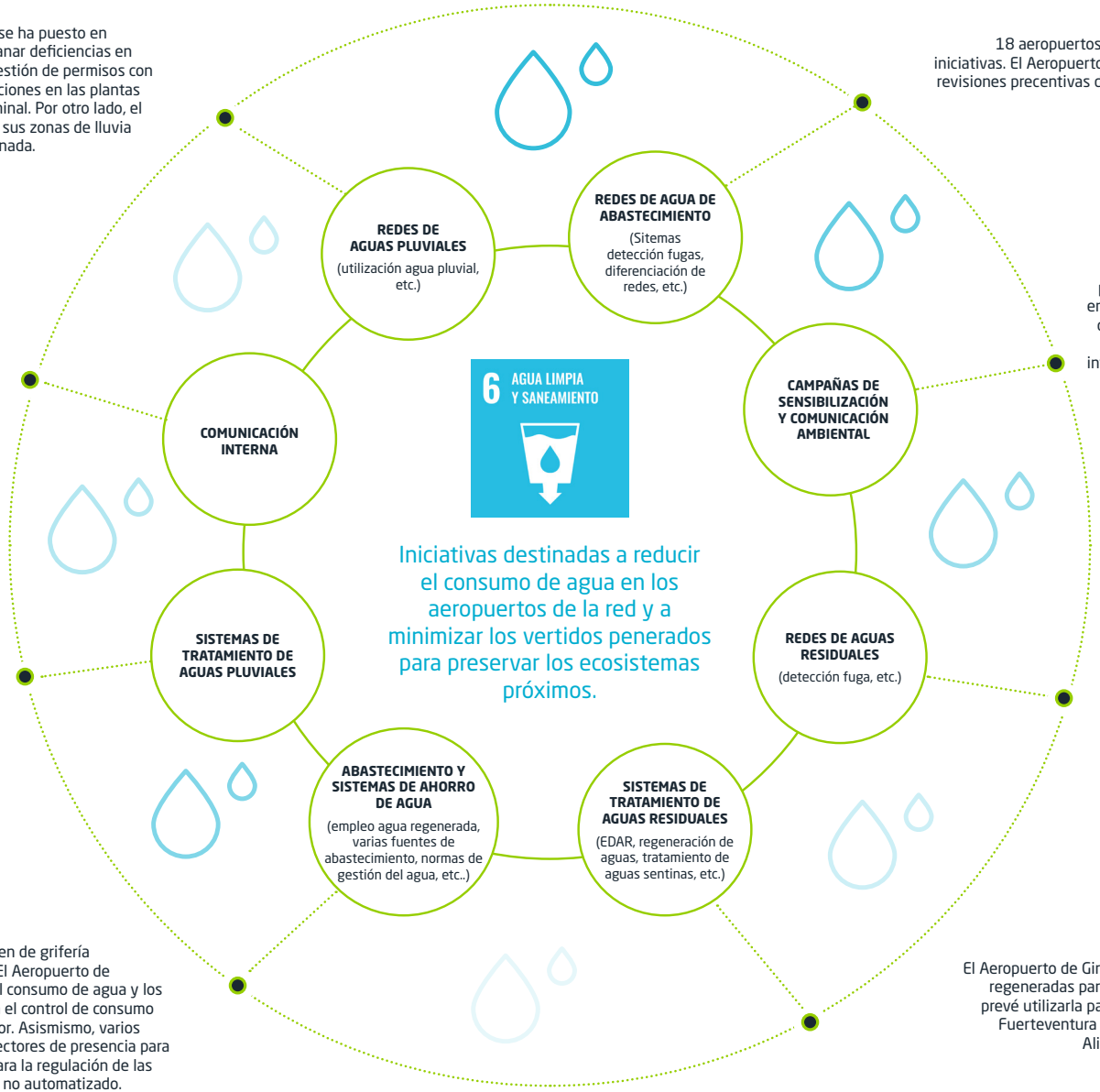
Teniendo en cuenta las circunstancias del entorno, en algunos aeropuertos insulares, como los de Fuerteventura, Ibiza y Lanzarote, la Compañía utiliza agua procedente del mar. A este respecto, Aena colabora con instituciones para promover algunas de estas iniciativas destinadas a reducir el consumo de agua en nuestras instalaciones. El Aeropuerto de Tenerife Sur se provee a través de la red de abastecimiento municipal de Granadilla de Abona, gestionada por la empresa Aqualia Entemanser. A su vez, la red municipal se abastece de agua desalada de la desalinizadora de Granadilla de Abona y de aguas subterráneas (pozos).

Asimismo, el aeropuerto se abastece de agua regenerada, ya que el agua depurada por la EDAR del aeropuerto se emplea para el riego de los jardines del aeropuerto.

Por otra parte, en las unidades y centros de la red de Aena se lleva a cabo un seguimiento periódico del cumplimiento de los parámetros establecidos en las correspondientes autorizaciones de vertidos tanto para aguas residuales como para las pluviales al objeto de contribuir a la conservación del Dominio Público Hidráulico (DPH) o Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT).

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton monitoriza el consumo de agua en cada área del negocio mensualmente para identificar picos de consumo y favorecer su descenso. Adicionalmente, trabaja de forma coordinada con la empresa de abastecimiento para la identificación de zonas de alto consumo de agua para poder implementar medidas de reducción. Una vez identificados, se busca la coordinación con aquellos socios y terceros en los que el consumo de agua sea elevado (servicios de terminales, instalaciones de catering de los arrendatarios, etc.). Los Aeropuertos do Nordeste do Brasil también disponen de actuaciones de control y monitoreo del consumo. Asimismo, en Aena Brasil se pretende dar inicio en el segundo semestre de 2021 al Proyecto de implementación de una planta de tratamiento para utilizar agua regenerada.

Iniciativas en Aena en materia de gestión del agua



En el Aeropuerto de Zaragoza se ha puesto en marcha un proyecto para subsanar deficiencias en red de pluviales (incluyendo gestión de permisos con la CH del Ebro) y evitar inundaciones en las plantas calle y sótano del Edificio Terminal. Por otro lado, el Aeropuerto de Valladolid riega sus zonas de lluvia con el agua de la lluvia almacenada.

18 aeropuertos desarrollan ese tipo de iniciativas. El Aeropuerto de Tenerife Sur realiza revisiones precentivas de la red y vigilancia con equipos con cámara.

Varios aeropuertos, como el de Seve Ballesteros-Santander, Gran Canaria, Jerez de la Frontera, Vigo o Zaragoza, comunican internamente indicadores relativos a consumo y tratamiento de agua.

Lo aeropuertos de Alicante-Elche, César Marique-Lanzarote, León, Adolfo Suárez Madrid-Barajas o Vigo realizan periódicamente campañas de sensibilización en esta materia. Asimismo varios aeropuertos, como el de Seve Ballesteros-Santander, Gran Canaria, Jerez , Vigo o Zaragoza, comunican internamente indicadores relativos a consumo y tratamiento de agua.

Los aeropuertos de la red de Aena disponen de separadores de hidrocarburos que tratan todas las aguas pluviales susceptibles de arrastrar aceites, grasas e hidrocarburos, incluidos los aparcamientos de vehículos y autobuses.

El Aeropuerto de Gran Canaria cuenta con un sistema que utiliza cámaras para la inspección del interior de las tuberías de la red de aguas residuales y se están integrando caudalímetros en cada bombeo de aguas residuales, con objeto de detectar posibles fugas.

En el de Palma de Mallorca se están integrando caudalímetros en cada bombeo de aguas residuales para detectar posibles fugas. Iniciativas similares también se desarrollan en los aeropuertos de Valencia, César Manrique-Lanzarote y Girona Costa Brava.

Los aeropuertos de la red disponen de grifería automatizada de bajo consumo. El Aeropuerto de Valladolid controla diariamente el consumo de agua y los niveles de los depósitos y realiza el control de consumo de los concesionarios por contador. Asismismo, varios aeropuertos han implantado detectores de presencia para urinarios de los aseos públicos para la regulación de las salida del agua y riego por goteo no automatizado.

El Aeropuerto de Girona-Costa Brava emplea las aguas regeneradas para procesos de la propia EDAR, y se prevé utilizarla para riego, como ya se hace en el de Fuerteventura (riego de zonas verdes y jardines), Alicante-Elche, CM-Lanzarote o Ibiza.

Indicadores sobre consumo de agua

Debido a las consecuencias generadas por la crisis sanitaria de la covid-19, la actividad en los aeropuertos se ha reducido sustancialmente y en consecuencia el consumo de agua se ha visto disminuido con respecto a años anteriores,. A continuación, se exponen los indicadores más significativos a este respecto.

Extracción/Consumo agua [1]

En la siguiente tabla se desglosa la extracción/consumo de agua total del grupo por origen, así como en regiones con estrés hídrico:

Miles de m³	Aena			LLA			Aena Brasil
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2020
Agua desaladora/ Agua marina	219,9	185,1	188,6	n/a	n/a	n/a	n/a
Agua de pozos/Agua subterránea	1.825,6	1.771,8	1.361,5	n/a	n/a	n/a	63,3
Agua potable procedente de red	3.496,4	3.463,6	2.181,9	126,8	133,3	52,7	70,6
Consumo de agua regenerada comprada a terceros y procedente de red regenerada/ Suministro de agua municipal o de otras compañías de agua	90,6	42,0	91,9	n/a	n/a	n/a	n/a
Total consumo de agua	5.632,5	5.462,5	3.824	126,8	133,3	52,7	133,83
Agua reutilizada/ Agua de lluvia captada directamente y almacenada / Aguas residuales depuradas	344,7	325,1	282,1	n/a	n/a	n/a	n/a

Aena			
Consumo agua en regiones con estrés hídrico	3.879,6	3.712	2.522,3
% Consumo agua en regiones con estrés hídrico sobre el total	72%	68%	66%

Nota: Las regiones consideradas con estrés hídrico se han obtenido a partir del WRI Aqueduct, 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 33 aeropuertos de la red de Aena

A este respecto indicar que el porcentaje de consumo de agua por las empresas arrendatarias* de Aena (red española) corresponde al 16,1% del consumo global de Aena en 2020, al 26,6% en 2019 y al 25,6% en 2018.

* Para 2020 dato correspondiente al 95,74% de los centros de la red de Aena estimados a partir de un 84,7% de datos de consumo reales y un 15,3% de datos estimados a partir de las superficies arrendadas. Para 2019 dato correspondiente al 95,8% de los centros de la red de Aena estimado a partir de un 79,7% de datos de consumo reales y un 20,3% de datos estimados a partir de las superficies arrendadas. Para 2018 dato correspondiente al 95,8% de los centros de la red de Aena estimado a partir de un 80,5% de datos de consumo reales y un 19,5% de datos estimados a partir de las superficies arrendadas

Total vertidos de aguas residuales (Miles de m³)

	Destino final	2018	2019	2020
AENA	Aguas superficiales (previo paso EDAR)	253,7	309,8	269,9
	Subsuelo/pozos	10,1	28	38
	Red de saneamiento-EDAR municipal	2.809,5	2.854,7	1.919,7
Brasil	Red de saneamiento-EDAR municipal			118,5

2.5. Protección de la biodiversidad

La continua y rápida pérdida de biodiversidad plantea riesgos potencialmente significativos a nivel global, íntimamente relacionados con la crisis climática.

El Plan Estratégico de Sostenibilidad de la Compañía, cuyo lanzamiento se encuentra previsto en 2021, comprenderá todos los aspectos ambientales, incluidos los relacionados con biodiversidad y conservación del entorno.

Por la cantidad y diferente localización de los aeropuertos de la red de Aena, la diversidad y tipología de los ecosistemas que se pueden encontrar en el conjunto es muy variada. Por este motivo, dependiendo de las características de la zona en la que se encuentra, cada aeropuerto puede albergar en su interior distintos hábitats que se han conservado y mantenido a lo largo del tiempo.

Espacios protegidos

En relación con la presencia de vegetación, fauna y espacios naturales en entornos aeroportuarios que disponen de algún nivel de protección, se realizan diversas actuaciones que compatibilizan la conservación del patrimonio natural con la operatividad aeroportuaria, y permiten prevenir cualquier afección que pueda causarse sobre estos entornos naturales como consecuencia de la actividad aeroportuaria.

Ante la toma de decisiones, Aena prioriza la preservación de los recursos naturales y la defensa del medio ambiente. Para ello, mediante los correspondientes **estudios y evaluaciones de Impacto Ambiental**, se analizan las diferentes alternativas viables, eligiendo en todo momento aquellas que proporcionen una mayor fiabilidad y confianza, persiga el interés general, y garanticen adecuadamente los cauces de información y participación públicas. Así, en sus proyectos de infraestructuras aeroportuarias, Aena coordina y elabora la documentación necesaria para someter a evaluación ambiental aquellos proyectos que por sus características así lo requieran. Los procedimientos incluyen programas de vigilancia ambiental, tanto para la fase de obra como la de explotación de cada uno de los proyectos.

En la página web de la Compañía se pueden consultar las resoluciones obtenidas en relación con estos estudios[22],[23].

Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control

En el marco de la seguridad operacional, en todos los aeropuertos de Aena se desarrolla la gestión de la fauna, que permite compatibilizar la protección del patrimonio natural con el mantenimiento de los estándares de seguridad y calidad inherentes a la operación aeronáutica. En este contexto, en España, de forma periódica se llevan a cabo en cada centro estudios de fauna y de sus hábitats, validando los resultados con la colaboración de entidades locales y autonómicas, y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

De forma específica, la Compañía realiza un seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario, con diversas medidas para su exclusión de las aéreas de operación, adaptadas a la situación de cada Centro. Entre ellas están el uso de medios mecánicos, como la captura incruenta con trampas y utilización de sonidos y pirotecnia. También se aplican medios biológicos con utilización de aves de cetrería adiestradas, con las que se realizan vuelos de marcaje en altura, para disuadir la entrada de las aves que circundan los aeropuertos, y que en la actualidad se aplica en 35 aeropuertos y 1 helipuerto españoles.

Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton colaboran con granjeros locales para el tratamiento y la gestión de los pastizales. Asimismo, los guardabosques locales llevan a cabo el control de las poblaciones de palomas que circundan en el entorno aeroportuario.

La situación provocada ante crisis sanitaria por la pandemia de la covid-19, ha dado lugar a una gran disminución de la operación en los aeropuertos y una drástica reducción de la actividad humana en todo el territorio. Esto ha exigido realizar un seguimiento preciso sobre la presencia de fauna en los aeropuertos, para poder anticipar posibles incrementos del riesgo derivados de cambios en el comportamiento de la fauna. Como resultado, se ha verificado que, en los aeropuertos, de forma general, no se han detectado variaciones relevantes en la presencia de fauna, ni creación de nuevas zonas de atracción ni incremento en el riesgo derivado de las especies. Por otra parte, se han mantenido las medidas planificadas, potenciando las de tipo preventivo, como vuelos de marcaje con aves de cetrería o revisiones de vallado, para evitar la presencia de la fauna.

[22] Pueden consultarse las resoluciones en: http://www.aena.es/es/corporativa/evaluacion-impacto-ambiental-proyectos-eia.html
[23] El Aeropuerto de Londres-Luton no dispone de zonas protegidas alrededor de sus instalaciones.

Asimismo, en Aena contamos con la **innovación** como herramienta para el control y protección de la fauna destacando 2 proyectos:

- Halcodrón: El proyecto permitirá comprobar las funcionalidades de las aeronaves no tripuladas o RPAS (*Remotely Piloted Aircraft*) para el control de fauna en helipuertos y aeropuertos. El objetivo es estudiar in situ, la efectividad real de los drones con aspecto de ave rapaz a la hora de ahuyentar la avifauna del entorno y, con ello, minimizar el riesgo de impacto con las aeronaves, reforzando el servicio de control de fauna que se realiza habitualmente con aves rapaces. El vuelo se realiza bajo el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad, y con la aprobación del Estado Mayor del Aire. En la actualidad se está desarrollando una prueba piloto en el helipuerto de Ceuta con un RPA con forma de azor. Mediante vuelos de marcaje y acoso, se están midiendo diferentes variables y tomando una serie de datos estandarizados con el fin de probar su grado de efectividad con la gaviota patiamarilla (Larus Michaellis); especie que genera mayor riesgo en el citado helipuerto. Además de su posible eficacia en relación al ahuyentamiento de fauna, también podría tener otras funcionalidades como identificación y seguimiento de los flujos de aves entre los distintos focos de atracción, seguimiento de pasos migratorios, localización de puntos sensibles de entrada de animales terrestres a los recintos aeroportuarios o el seguimiento del estado de la vegetación y la fauna atraída por ella.
- Radar Aviar: este proyecto cuya puesta en marcha esta prevista en 2021, consiste en un sistema basado en tecnología radar para detección de fauna, compatible con los equipos y sistemas del aeropuerto. La utilización de esta tecnología en el ámbito aeroportuario se enmarca dentro de la mejora de la seguridad operacional así como una mejora de la información sobre la etología de la fauna, ya que es una herramienta que ayudará a la identificación y caracterización de patrones de movimientos de las aves así como en la identificación de focos de atracción de las mismas. En este sentido, se espera que la información que proporcione permita establecer nuevas medidas mitigadoras del riesgo, evaluar la eficacia de las medidas ya implantadas y aportar información adicional sobre eventos con fauna en el aeropuerto.

Nº de colisiones con aves en interior y exterior de los aeropuertos por 10.000 movimientos de aeronaves	2020
Aena	6
LLA	0,46
Aena Brasil	0,58

Nota: en 2020 se ha realizado una modificación en los índices relativos al peligro de fauna, por lo que a partir de este momento se proporcionará el índice de impactos con aves en el interior y exterior de los recintos y el índice de impactos significativos, ambos por 10.000 operaciones. Así en 2020 el índice de impactos con aves en el interior y exterior del recinto fue de 6,00 por 10.000 operaciones, y el de significativos 0,15 por 10.000 operaciones. Esto indica que de todos los impactos sólo el 2,4% resultaron ser significativos, es decir, supusieron alguna incidencia operativa o daños en las aeronaves, de carácter relevantes. En el caso de los aeropuertos de Aena Brasil el índice de impactos significativos en 2020 fue de 0,24.

Control de la vegetación en el entorno de los aeropuertos

Aena realiza un seguimiento de la incidencia de los hábitats del entorno sobre las zonas de operación del aeropuerto, fomentando la coordinación con las entidades responsables de su gestión e igualmente realiza un control de la vegetación existente en los entornos en los recintos aeroportuarios a través de la realización de medidas específicas, garantizando la Seguridad operativa a la vez que promueve el cuidado y respeto del entorno. Además, en el marco de las colaboraciones con terceros, la Compañía establece convenios con agricultores, empresas y cooperativas que promueven la explotación agrícola de los terrenos y aseguran el mantenimiento de la vegetación.

En Brasil, la Identificación de Peligros de Fauna (IPF), así como el Programa de Gestión de Riesgos de Fauna (PGRF), junto con su correspondiente Plan de Gestión de Fauna de Aeródromo (PMFA), son las principales herramientas para la gestión de riesgos de la fauna.

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

La covid-19 ha afectado también a la generación de residuos en nuestros aeropuertos. Si bien la disminución del volumen de pasajeros ha supuesto una reducción también en el volumen de basura generada, de forma generalizada la pandemia ha supuesto un aumento en la utilización de otro tipo de materiales, como los de protección individual de un solo uso y plásticos (mascarillas, guantes, etc.).

Los residuos generados en las instalaciones aeroportuarias son en buena parte asimilables a urbanos, pero también se generan residuos de carácter peligroso, como aceites minerales usados, baterías y pilas, fluorescentes, absorbentes contaminados por la recogida de hidrocarburos y envases vacíos contaminados, entre otros. Aena trabaja por asegurar una correcta gestión de todos ellos.

Generación de residuos en las instalaciones aeroportuarias

Ejemplos significativos

Servicio	Grupos implicados	Ejemplos de residuos producidos	Tratamiento	Responsable	Relación
Comercial	Concesionario, Clientes, Trabajadores aeropuerto, Tripulaciones	Envases de plástico, Envases de cristal, Embalajes, Bombillas y fluorescentes, Productos de limpieza	Reciclaje	Concesionario	Indirecta
Mantenimiento	Trabajadores aeropuerto, Aerolíneas	Aceites minerales usados, Aparatos eléctricos y electrónicos, Neumáticos fuera de uso, Metales	Reciclaje, Reutilización	Aena, Concesionario	Directa
Limpieza instalaciones	Trabajadores aeropuerto	Productos de limpieza, Polvo y restos diversos	Reciclaje, RSU - Fracción resto	Aena	Directa
Uso de las instalaciones	Clientes, Trabajadores aeropuerto, Aerolíneas	Envases de plástico, Envases de cristal, Embalajes, Bombillas y fluorescentes, Productos de limpieza	Reciclaje	Aena	Directa
Handling	Trabajadores aeropuerto, Aerolíneas	Aceites minerales usados, Aparatos eléctricos y electrónicos, Neumáticos fuera de uso, Metales	Reciclaje	Aena	Directa

GRUPOS IMPLICADOS
- Concesionario
- Clientes
- Trabajadores aeropuerto
- Tripulaciones
- Aerolíneas
- Usuarios

EJEMPLOS DE RESIDUOS
- 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
- Reciclaje
- Reutilización
- RSU - Fracción resto

RESPONSABLE
- Aena
- Concesionario

RELACIÓN
- Indirecta
- Directa

El propio Plan Estratégico de la Compañía 2018-2021, que ya en sus metas plantea el fomento de la economía circular, con objeto de promover la reducción de residuos y maximizar los recursos disponibles, establece las siguientes prioridades:

- Reducir la generación de residuos derivados de las actividades de la Compañía.
- Reducir la generación de residuo banal (fracción resto) en las instalaciones aeroportuarias, especialmente el relacionado con la actividad comercial.
- Controlar y realizar una labor de seguimiento de toda la tipología de residuos generados en todas las actividades del aeropuerto (control de contratistas y arrendatarios) para asegurar la correcta segregación, acopio y gestión externa de los residuos.

Asimismo, el Plan Estratégico de Sostenibilidad de la compañía cuyo lanzamiento se encuentra previsto en 2021 comprenderá todos los aspectos ambientales incluidos los relacionados con los residuos generados en nuestros aeropuertos asi como sus correspondientes objetivos de reducción.

Por su parte, la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton tiene entre sus prioridades en materia de gestión de residuos y economía circular aumentar el porcentaje de residuos reciclados y evitar su envío al vertedero. De forma específica, se plantean los siguientes objetivos:

- Para finales del año 2022, reciclar al menos el 70% de los residuos no peligrosos (excluidos los desechos de aviones).
- Reducir el desperdicio (excluidos los residuos de aviones) a 0,12 kg/pasajero a finales de 2023.
- Envío al vertedero menos del 5% de no peligrosos procedentes de construcciones y demoliciones, marcado para 2021.

Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos

La gestión correcta de los residuos generados en los aeropuertos de la red resulta fundamental para preservar los recursos naturales. Aena impulsa iniciativas y la colaboración con los grupos de interés para la transición a una economía circular, desarrollando iniciativas de forma general en sus aeropuertos. Asimismo, atendiendo a su casuística, algunos centros ponen en marcha actuaciones más concretas.

En relación con los posibles impactos medioambientales de la pandemia, la Compañía ha instalado cartelería especifica en sus edificios terminales y bloques técnicos, con el objetivo de concienciar acerca de la importancia de desechar correctamente los guantes y mascarillas usados en los contenedores adecuados, y promover una mejor segregación de los mismos.

Tratamiento y reciclaje de residuos

Muchos aeropuertos disponen de una planta de transferencia de residuos no peligrosos, que permite concentrar y mejorar las condiciones de su depósito temporal, especialmente de la fracción no segregada de residuos similares a los domésticos. Por otro lado, de manera generalizada se dispone de puntos para el depósito temporal de residuos peligrosos, dotados todos ellos de medidas de prevención de la contaminación acordes a su naturaleza. En esas zonas, los residuos son depositados selectivamente en contenedores hasta su retirada por los gestores autorizados.

Los departamentos de medio ambiente de los aeropuertos realizan un exhaustivo control de todos los residuos generados desde su origen y almacenamiento hasta su retirada y cesión a un gestor autorizado para su tratamiento externo. La verificación de la correcta gestión de los residuos generados por Aena se realiza en seguimientos periódicos de Control Operacional de nuestras actividades. En el caso de residuos generados por empresas contratistas y arrendatarias, la verificación se realiza a través del seguimiento periódico del Plan de Vigilancia Ambiental de estas empresas.

Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton se colabora de forma estrecha con los arrendatarios para la segregación de residuos. Como parte del correspondiente contrato de residuos, se ha introducido una tarea adicional, con el fin de facilitar una clasificación adicional de residuos en áreas específicas. Asimismo, para garantizar el correcto tratamiento de residuos peligrosos, se garantiza la formación de trabajadores en la materia y se realizan seguimientos a contratistas.

Reutilización de residuos

En Aena se reutilizan ciertos residuos dándoles un segundo uso, con actuaciones tales como la reutilización de los lodos de depuradora como abono en zonas ajardinadas, o para la generación de compost, utilizado por ejemplo en el Aeropuerto de Bilbao.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, como parte de los contratos de obras, y siempre que sea posible, se reutiliza material de excavación.

Eliminando los plasticos de un solo uso

Por último, cabe destacar que los nuevos contratos de restauración han ido progresivamente incluyendo una cláusula especifica con la que se persigue reducir el volumen de residuos plásticos generados, evitando el empleo de plásticos de un solo uso y promoviendo el uso de productos fabricados con materiales biodegradables o reciclables.

Iniciativas con terceros en materia de reducción de residuos, reutilización y reciclaje

La gestión de residuos requiere de la colaboración con entidades autorizadas que desarrollan sistemas de gestión específicos según el tipo de residuo. Dichas entidades son las encargadas de la recogida y posterior tratamiento de cada fracción.

Por ello, Aena ha establecido en España convenios de colaboración con Ecoembes, Ecovidrio y ERP para garantizar que los residuos son gestionados de forma adecuada. Otra de las entidades con las que colabora es la Fundación Trinijove, que lleva a cabo la recogida y segregación de residuos valorizables en el aeropuerto de Barcelona-El Prat.

El Aeropuerto de Londres-Luton ha creado el proyecto Foxtrot, una iniciativa mediante la cual los bienes no perecederos que se confiscan en la zona de seguridad son donados al banco de alimentos local en lugar de retirarse como desechos.

En relación a la gestión de residuos en los aeropuertos de Brasil, esta se realiza en base a lo establecido en la Política Nacional de Residuos Sólidos (PNRS) en Brasil, una Ley Federal que determina una serie de directrices y objetivos de gestión ambiental que deben cumplirse en todo el territorio nacional y que establece la importancia de realizar recolecciones selectivas en 6 aeropuertos. Así, en los Aeroportos do Nordeste do Brasil establecen el siguiente orden de prioridad en su gestión de residuos: no generación, reducción, reutilización, reciclaje, tratamiento de residuos sólidos y disposición final, que sea ambientalmente adecuada.

Principales indicadores	2018		2019		2020		
	Aena	LLA	Aena	LLA	Aena	LLA	Aena Brasil
Generados (t)							
Peligrosos (t)	655	20	938	21	435	12	42
No peligrosos (t)	63.849	2.233	78.979	2.471	86.618	860	489
Reciclados residuos peligrosos (t)	346	13	443	17	156	10	-
Reciclados residuos No peligrosos (t)	41.739	1.4324	58.409	1.476	50.335	415	-
% reciclados peligrosos	53	65	47	79	36	89	-
% reciclados no peligrosos	65	64	74	60	58	45	-

Nota: los datos han sufrido variación respecto a los últimos publicados debido a una mejora en la recopilación de los mismos.

3 Compromiso con la sociedad y los derechos humanos

Los aeropuertos de Aena han seguido garantizando en todo momento en 2020 tanto los servicios necesarios de aviación comercial, como la carga aérea y otros servicios esenciales

Contribución social ante la emergencia sanitaria

Aena con la investigación
2 M€ donados al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) en proyectos para combatir la covid-19

Exenciones de tasas aeroportuarias y de rentas a operadores comerciales
181 vuelos fletados
566.823€ aprox. derechos aeroportuarios eximidos

Apoyo a sanitarios
Exención de tasas aeroportuarias en apoyo a la iniciativa de Grupo Iberia y Vueling: regalo de 50.000 billetes dobles a personal sanitario

Iniciativa Nómina solidaria
109.900€ recaudados
+2.250 empleados voluntarios (30% plantilla)

Aplazamiento de pagos
- Estacionamiento de aeronaves
- A proveedores y clientes: compañías logísticas, *handling*, o tiendas

Aena con la música y la cultura
Apoyo al sector cultural, especialmente afectado por la pandemia

Aeropuerto de Londres-Luton
Donación de 20.000 £ para fundaciones/ asociaciones Macmillan en 2020 y durante los últimos 3 años:
180.000 £
1.300 HORAS DE VOLUNTARIADO

Donación a la Federación Española de Bancos de Alimentos
Aportación de más de **11.300 €** que la Compañía completa a comienzo de 2021, hasta alcanzar una contribución global total de **50.000€**

Aena con el autismo
Adecuación de la colaboración con la Confederación Autismo España ante la covid-19

3.529.913,97ú APORTADOS A FUNDACIONES Y ENTIDADES SIN ÁNIMO DE LUCRO EN 2020

Ámbitos del Plan Estratégico de RC que vertebran la actuación social

- Sinergias
- Innovación social
- Transparencia
- Formación y empleo
- Vida saludable
- Apoyo a causas sociales
- Investigación e innovación
- Vuelos emergencias
- Compromiso ambiental
- Buenas prácticas en RC
- Inclusión
- Integración laboral
- Igualdad y accesibilidad
- Violencia 0

Aena con los Derechos humanos

1. Compromisos
Establecidos en la **Política de Derechos Humanos 2020** y refrendado por otras normas internas

2. Diligencia debida
Política Corporativa de Cumplimiento Normativo

Sistema de Cumplimiento Normativo y el Sistema de control y gestión de riesgos

3. Mecanismos de denuncia
Canal de denuncias interno y externo

4. Formación y comunicación
Canales internos y externos

Compromisos de Aena y contribución a la Agenda 2030

- Garantizar la protección y seguridad sanitaria
- Infraestructuras innovadoras para garantizar lo esencial
- Alianzas para la consecución de objetivos y la reconstrucción sostenible
- Crecimiento económico sostenible
- Lucha contra el cambio climático, protección del entorno, uso eficiente de los recursos
- Diversidad e inclusión social

Valor económico total

2.242,8 M€ valor generado
-2.681,9 M€ valor distribuido

Generación de recursos en la comunidad

222 M€ impuestos y tributos
2.085 M€ compras y contrataciones

Compromiso con los ODS

2 **ODS 2 Hambre cero**

3 **ODS 3 Salud y bienestar**

7 **ODS 7 Energía asequible y no contaminante**

8 **ODS 8 Trabajo decente y crecimiento económico**

9 **ODS 9 Industria, Innovación e infraestructura**

13 **ODS 13 Acción por el clima**

16 **ODS 16 Paz, justicia e instituciones sólidas**

17 **ODS 17 Alianzas para lograr los objetivos**

3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad

El firme compromiso de la Compañía con el desarrollo sostenible y el progreso, y su convicción de que las consecuencias que una situación como la originada por la pandemia solo pueden superarse con la creación de valor compartido, han guiado la acción de Aena a lo largo el ejercicio 2020. La Compañía ha trabajado intensamente para seguir ofreciendo sus servicios con las más altas cotas de calidad, y aportando valor para el conjunto de la sociedad.

El compromiso ambiental, social y de gobierno queda plasmado, de forma específica, en la **Política de Responsabilidad Social Corporativa**, aprobada por el Consejo de Administración, cuyo objetivo principal es el de "*establecer, con carácter global, los principios básicos y generales de actuación de AENA, y servir de base para su integración en el modelo de negocio y en la estrategia de la Sociedad, considerando el interés social, su retorno social y con una visión a largo plazo que procure un futuro mejor sin comprometer los resultados presentes*".

Principios que sustentan la Responsabilidad Corporativa en Aena

- Prácticas de gestión basadas en la innovación, la diversidad e igualdad de oportunidades, la productividad, la rentabilidad y el desarrollo sostenible
- Sostenibilidad económica y garantizar la generación de valor económico para todos
- Canales de relación efectivos con todos los grupos de interés
- Calidad, accesibilidad y seguridad de los servicios, especialmente para personas con necesidades especiales
- Información fiable, rigurosa y relevante de forma transparente
- Principios de transparencia, integridad y ética empresarial
- Gestión de la cadena de valor responsable velando por el desarrollo de prácticas sociales y medioambientales por parte de proveedoras y contratistas
- Compromiso firme y de carácter preventivo con la conservación y la mejora del entorno natural
- Derechos humanos, libertad sindical, derecho de asociación y negociación colectiva, inexistencia de trabajo infantil, eliminación del trabajo forzoso
- Entorno laboral seguro y saludable, igualdad de oportunidades y no discriminación, fomento de la diversidad, gestión del talento y conciliación
- Impulso del desarrollo sostenible, potenciando la participación en las comunidades locales
- Educación, riqueza cultural, salud, investigación e inclusión de los colectivos más desfavorecidos

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

Ser responsable en sus acciones, les hace mejores

Con el respaldo del gobierno de la organización, se está desarrollando un equipo de sostenibilidad que implemente la nueva RBS, que se enfoca en 6 áreas claves:

- Responsabilidad y eficiencia medioambiental
- Participación en la comunidad
- Seguridad y protección
- Crecer con los empleados
- Ofrezcer una excelente experiencia al cliente
- Cadena de suministro sostenible

Tomando como base esta política y el Plan Estratégico, desde 2018 la Compañía despliega las áreas de actuación, proyectos e iniciativas en materia de responsabilidad corporativa de forma alineada con el resto de empresas de su entorno y con las exigencias y normativas en esta materia. En 2020 se han sentado las bases para formular, de cara al futuro, la Estrategia de Sostenibilidad, transversal, con la que mejorar y estructurar las actividades relacionadas con sostenibilidad, la experiencia del cliente o la innovación, -incluyendo la transformación digital-, y tomando como referencia las mejores prácticas del sector y de la sociedad en general.

El máximo órgano que tiene atribuidas las competencias en estas materias es el Consejo de Administración que, junto con el equipo directivo, impulsa el compromiso de Aena con el desarrollo sostenible asegurando que el resto de la organización se encuentra alineado con los objetivos perseguidos. La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo tiene entre sus competencias conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación y prácticas de la Sociedad, así como apoyar y asegurar la contribución de Aena a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) (ver Capítulo 1 “Aena: Modelo de gobierno sostenible”).

Junto a ellos, la Secretaría General Corporativa y la Dirección de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia del Cliente juegan un papel fundamental en el diseño, elaboración y puesta en marcha de actuaciones específicas, así como en la involucración de todas las áreas y empleados, que con su labor diaria y ejemplar hacen de Aena una empresa responsable.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de una Estrategia de Negocio Responsable, articulada en torno a 6 áreas claves, cuyo progreso se evalúa de forma cuatrimestral por el Comité de Dirección de Negocio Responsable, presidido por el CEO.

La Compañía analiza periódicamente el grado de avance y consecución de los objetivos propuestos en materia de sostenibilidad.

Aunque en 2020 el número de vuelos ha descendido, los aeropuertos han trabajado incesantemente para garantizar la operativa, prestando especial atención al transporte de material sanitario y de materiales de protección en la lucha contra la covid-19.

3.2. Inversión en la comunidad. Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

La Compañía promueve 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 a su consolidación y dé respuesta a los requerimientos de todos los grupos de interés (arrendatarios, socios comerciales, comunidad local, pasajeros, empleados, etc). Para ello, se establecen una serie de mecanismos y herramientas de comunicación bidireccional, que aportan la información suficiente para adecuar la acción social a las necesidades de cada momento (ver Capítulo Enfoque del documento, apartado "Relación con grupos de interés" de este informe).

Con la irrupción de la covid-19 y el impacto generado en el conjunto de la sociedad, Aena ha adecuado sus iniciativas sociales, adaptándolas a las necesidades del momento, priorizando acciones y reformulando las actuaciones contempladas hasta la fecha, para coadyuvar a hacer frente a los efectos de la crisis sanitaria.

- Por un lado, y a pesar de que la nueva realidad impuesta por la emergencia sanitaria ha impedido el despliegue de actividades de carácter presencial, se ha dado prioridad a la puesta en marcha de propuestas para la promoción de la salud y seguridad del conjunto de la ciudadanía, poniendo especial foco de atención en los empleados, el impulso de la I+D, la protección de las empresas locales o manteniendo el apoyo a entidades y organismos que protegen la infancia y colectivos más desfavorecidos o la integración de personas desfavorecidas.
- Por otro, se ha mantenido el marco de colaboración con otras entidades, con el objetivo de compartir experiencias y conocimientos en materia de sostenibilidad y buenas prácticas. Aena, firmante del Pacto Mundial de Naciones Unidas, participa en organizaciones expertas en el ámbito de la sostenibilidad, como Forética, el Club de Excelencia en Sostenibilidad, Comunidad Por el Clima, Iniciativa Empresas por una sociedad libre de violencia de género o la Fundación Seres, y se ha adherido al Aena se ha adherido al Manifiesto por una recuperación sostenible.

El Aeropuerto de Londres-Luton a través de una línea específica incluida en la Estrategia de Negocio Responsable, se trabaja en la involucración en la comunidad a través de: aportaciones a entidades del entorno local para la puesta en marcha de proyectos locales y con impacto en el entorno más cercano; voluntariado para empleados; desarrollo de herramientas y formación en colegios; promover el bienestar de la comunidad o la reducción del impacto provocado por el ruido. Estas acciones se han visto reforzadas con la puesta en marcha un programa de formación específico.

El importe de las aportaciones de Aena a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro en 2020 ha ascendido a 3.327.473,56 € en España y a 202.440,41 € en el Aeropuerto de Londres-Luton[1] (donde se incluye tanto la pertenencia a las organizaciones mencionadas como diferentes iniciativas de acción social).

En este importe se incluye tanto lo aportado a organizaciones a las que Aena se encuentra adherida o con las que tiene convenio, como diferentes iniciativas específicas para contribuir a hacer frente a la pandemia de covid-19.

A esta cantidad se unen otro tipo de aportaciones no monetarias como son la cesión de espacios, difusión de campañas de sensibilización, etc.

Vuelos humanitarios

Durante todos los días del año, las bases aeroportuarias están disponibles para situaciones de emergencia y para el traslado de órganos y equipos médicos. Como resultado, en 2020 se realiza-ron en España casi 12.300 vuelos ambulancias*

(*) Dato provisional. Tipo de servicio "Ambulancia": vuelos comerciales para el transporte de heridos, enfermos, órganos o similar.

En la web corporativa pueden consultarse en detalle todos los convenios establecidos entre Aena y distintas entidades: http://www.aena.es/es/corporativa/convenios.html.

En 2020 el importe de las aportaciones de Aena en España a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro ha ascendido a **3.327.473,56 €,** y a **202.440,41€** en el Aeropuerto de Londres-Luton

[1] Tipos de cierre al 31/12/2020 utilizados para cuentas del Balance:
EURvsGBP= 0,89903
EURvsBRL= 6,3735

Contribución social ante la emergencia sanitaria

AENA CON LA INVESTIGACIÓN

2.000.000€

DONADOS AL CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS (CSIC)

Para apoyar proyectos de investigación, ya puestos en marcha, que tratan de hacer frente a la pandemia de la covid-19, contribuyendo asimismo a fortalecer el tejido investigador y la I+D+i en España.

INICIATIVA "NÓMINA SOLIDARIA"

Invitación a los más de 8.000 empleados a unirse al proyecto "Aena con la investigación" cediendo una cantidad de su nómina de abril. Como resultado de las aportaciones realizadas por más de 2.250 empleados (casi el 30% de la plantilla) se han recaudado 109.900 €, que se han unido a los 2 millones de euros de Aena para el apoyo a los proyectos y líneas de trabajo liderados por el CSIC en esta materia.

30% PARTICIPACIÓN DE LA PLANTILLA

EXENCIONES DE TASAS AEROPORTUARIAS Y DE RENTAS A OPERADORES COMERCIALES

Exención del pago de las tarifas de tránsito aéreo y aterrizaje en España a aquellas aeronaves que hayan transportado material sanitario durante los meses en los que ha sido decretado el estado de alarma. En total, se han eximido las tasas a 181 vuelos fletados en distintos aeropuertos de la red, con un importe estimado de derechos aeroportuarios de 566.823€. Asimismo, se ha procedido a las exenciones de rentas a operadores comerciales durante el estado de alarma.

APOYO AL PERSONAL SANITARIO

Grupo Iberia, Vueling y Aena se unieron para rendir un merecido homenaje a trabajadores de hospitales, centros sanitarios y residencias de mayores durante la crisis de la covid-19: médicos, enfermeros, auxiliares, celadores, personal de limpieza, transporte sanitario, entre otros.
Grupo Iberia y Vueling han regalado un total de 50.000 billetes dobles (25.000 cada una), y Aena se ha hecho cargo de las tarifas aeroportuarias.

APLAZAMIENTOS DE PAGO

Aplazamiento del pago por estacionamiento de aeronaves y a proveedores y clientes en España (compañías logísticas, *handling*, tiendas, restauración, etc).

DONACIÓN A BANCOS DE ALIMENTOS

Con el fin de coadyuvar a comprar alimentos necesarios para satisfacer el aumento de la demanda por parte de las familias y colectivos desfavorecidos ante la crisis social y económica derivada por la pandemia, los empleados de Aena han realizado una aportación de más de 11.300 euros que la Compañía completa a comienzo de 2021 hasta alcanzar una contribución global total de 50.000 euros a la Federación Española de Banco de Alimentos.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton ha donado más de 10.000 artículos al Banco de alimentos.

AENA CON LA MÚSICA Y LA CULTURA

Apoyo al sector cultural, especialmente afectado por la pandemia: Aena mantiene Convenios de Colaboración con entidades musicales, y los programas de ayuda para músicos y jóvenes talentos.

AENA CON EL AUTISMO

Adecuación del marco de colaboración con la Confederación Autismo España a la situación provocada por la covid-19 manteniendo el compromiso de la Compañía con la accesibilidad de las personas con discapacidad.

HÉROES LLA

Durante la primera ola de la pandemia más de 65 trabajadores del Aeropuerto de Londres-Luton realizaron labores de voluntariado, colaborando con más de 18 organizaciones benéficas, tanto locales como nacionales mediante donaciones, voluntariado educativo especializado, ayuda a la distribución de provisiones, etc).

RECONOCIMIENTO

El Aeropuerto de Londres-Luton ha sido preseleccionado en los premios Better Society al "Best Staff Fundraising Scheme".

FUNDACIÓN LLA COMMUNITY TRUST

El Aeropuerto de Londres-Luton contribuyó con 150,000 £ al fondo comunitario de Bedfordshire & Luton y más 11.000 £ para multas por ruido.

En concreto, para apoyar la recuperación de Bedfordshire, el aeropuerto ha donado 50.000 £ para apoyar distintas causas sociales, entre ellos:

SALUD MENTAL: jóvenes; exclusión social.

POBREZA: empleo y formación (centrado en los jóvenes); indigencia; asesoramiento, información, orientación.

IGUALDAD: Desventaja educativa (jóvenes); Salud.

SOLIDARIDAD CORPORATIVA

Donación de 20.000 £ para fundaciones/ asociaciones Macmillan en 2020 y durante los últimos 3 años:

180.000 £

1.300
HORAS DE VOLUNTARIADO

- Más de 100 paquetes de cuidado para hospitales, para mejorar la atención a pacientes con cáncer, especialmente durante el periodo navideño.
- Programa de becas a Macmillan emergencia en Bedfordshire, para personas con cáncer.

PROGRAMA DE FORMACIÓN - INMERSIÓN EN LOS AEROPUERTOS

Aunque en 2020, con motivo de la covid-19 no se ha desarrollado, en 2019 tuvo lugar la vigésima edición de este programa en colaboración con "The Prince´s Trust" y "The Launch Group", en el Aeropuerto de Londres-Luton. 12 jóvenes de de entre 18 y 30 años completaron el programa en la primavera 2019 y 15 en otoño. Desde 2011, 178 han completado el mismo.

81% HA ENCONTRADO TRABAJO A TIEMPO COMPLETO

PROGRAMA ESCOLAR

En 2019, desde el Aeropuerto de Londres-Luton se colaboró con 10 centros educativos de los distritos más desfavorecidos de Luton y Beds, centrados especialmente en el desarrollo de habilidades relacionadas con el mundo laboral (comunicación, resolución de problemas). En total participaron 164 estudiantes cubiertos, de los cuales el 93% consideró que la formación fue útil.

Compromisos con la Agenda 2030

Aena asume los Objetivos marcados por la Agenda 2030 de las Naciones Unidas como propios, con el compromiso de contribuir activamente a su consecución.

Los **Diez Principios del Pacto Mundial** y los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** están presentes tanto en el diseño de los mecanismos de actuación, como en el despliegue de toda la operativa de la Compañía. Consciente del papel clave que juegan las empresas en su consecución, Aena ha alineado su estrategia de negocio con los ODS, estableciendo una hoja de ruta en sostenibilidad que permita evaluar su desempeño, y poner de manifiesto el valor creado en todos los ámbitos para los grupos de interés.

La profunda crisis sanitaria, económica y social generada por la pandemia no ha hecho sino reforzar el papel de la Agenda 2030 para abordar los problemas actuales, prevenir otros futuros, y afrontar con éxito los retos.

Los ODS se han convertido en parte fundamental de la solución. La Agenda 2030 es la nueva hoja de ruta para la reconstrucción económica y social.

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

Ante este nuevo contexto, durante el ejercicio 2020 la Compañía, más allá de trabajar en la identificación de objetivos y metas, ha enfocado su acción hacia actuaciones específicas dirigidas a mitigar el impacto de la crisis, realizando una contribución especialmente significativa a los objetivos más directamente afectados: ODS 3 (Salud y Bienestar); ODS 8 (Empleo Decente y Crecimiento Económico); ODS 9 (Innovación e infraestructuras); ODS 12 (Producción y consumo responsables); ODS 13 (Acción por el Clima) y ODS 17 (Alianzas para lograr los objetivos).

ODS	CONTRIBUCIÓN	ACTUACIONES DESTACADAS	ÁMBITO DE PARTICIPACIÓN	SECCIÓN DEL INFORME
	Garantizar la protección y seguridad sanitaria Proteger la salud y seguridad de los empleados, personal externo, y usuarios en general, así como contribuir a la consecución de avances sanitarios significativos para reducir el impacto provocado en la sociedad en su conjunto.	Trabajo no presencial Adaptación de los centros de trabajo para mantener la higiene, la ventilación y la distancia Facilitación de *kits* personales de protección a cada empleado Realización de dos fases de pruebas diagnósticas Creación del portal "Despegando Recursos": apoyo psicológico durante la pandemia 175,80 M€ invertidos en medidas de seguridad 2,11 M€ donados al CSIC para proyectos de investigación contra la covid-19	Vida saludable Innovación sostenible Apoyo a las causas sociales	Cuestiones sociales y relativas al personal Servicios Seguros y de Calidad Gestión social de nuestra cadena de valor Compromiso con la sociedad y los derechos humanos
	Crecimiento económico y sostenible. Empleo decente y mejora de los estándares de vida Garantizar las mejores condiciones laborales, atendiendo a las situaciones especiales de los trabajadores y favoreciendo la conciliación de la vida profesional y personal. Igualdad de oportunidades y no discriminación, fomento de la diversidad, la gestión del talento.	36,6% del total de empleados en 2020 son mujeres 44,3% de puestos de directivos, mandos intermedios o titulados son ocupados por mujeres Premio Vocento a la Igualdad Mujeres Líderes en el Transporte. Fomentando la Igualdad Convocatoria a entidades sociales, fundaciones o asociaciones para acciones de inserción laboral o de creación de empleo: 100.000 €/anuales Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGBTI Convenios con universidades Proyecto Employer Branding Inclusión de cláusulas sociales en los pliegos de contratación Recursos formativos sobre la aviación y la aeronáutica, creados por el Aeropuerto de Londres-Luton y de libre disposición para centros educativos (alumnos y profesores) Iluminación de los Aeropuertos de Aena en Brasil con motivo del Día de la Mujer, día de la madre y con motivo de la sensibilización contra el cáncer	Compromiso con el capital humano Innovación social Buenas prácticas en RC Sinergias y alianzas Compromiso con nuestros contratistas	Cuestiones sociales y relativas al personal Gestión social de nuestra cadena de valor
	Lucha contra el cambio climático, protección del entorno, uso eficiente de los recursos Alcanzar los compromisos adquiridos en materia de descarbonización y protección del entorno, trabajando de forma colaborativa con los grupos de interés y con la puesta en marcha de actuaciones encaminadas a la mejora de la eficiencia energética y el uso de energías renovables. Reducir la huella hídrica, promover la reducción de residuos y la reutilización	Incorporación a estatutos del compromiso con la descarbonización: principios de acción contra el cambio climático y la gobernanza en materia medioambiental Recomendaciones del TCFD Plan fotovoltaico de Aena Compra del 100% de energía de origen renovable en 2020 Calificación "Management A" de Carbon Disclosure Project Programa ACA Plan estratégico para la gestión del agua. Cálculo huella hídrica Valorización de residuos y campañas de concienciación Inclusión de cláusulas ambientales en los pliegos de contratación	Compromiso ambiental Innovación social Buenas prácticas en RC	Compromiso con el entorno Gestión social de nuestra cadena de valor Innovación

ODS	CONTRIBUCIÓN	ACTUACIONES DESTACADAS	ÁMBITO DE PARTICIPACIÓN	SECCIÓN DEL INFORME
9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA 12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES	**Infraestructuras innovadoras para garantizar lo esencial** Servicios innovadores, seguros y de calidad para garantizar la cohesión y conexión territorial y el transporte de lo esencial, asegurando la protección de todos sus usuarios y empleados en las instalaciones aeroportuarias.	Refuerzo de los servicios de limpieza y desinfección Obtención de ISO 27001 Vehículos eléctricos para los movimientos en las pistas, e instalación de puntos de recarga rápida Inversiones totales: 502,12 M€ Casi 12.300 vuelos ambulancias 566.823€ Exención de tarifas a aeronaves que transporten material sanitario +10 M€ destinados a I+D+i Lanzamiento de AenaMaps Automatización del acceso de los pasajeros al control de seguridad en el Aeropuerto de A Coruña Pruebas piloto de reconocimiento facial Implantación de la plataforma Spain Travel Health-SpTH en más de 40 aeropuertos en España Aprobación de un nuevo sistema de facturación que permitirá reducir los tiempos de espera de los pasajeros	Vuelos emergencias Innovación social Medidas frente a la covid-19	Servicios Seguros y de Calidad Gestión social de nuestra cadena de valor Innovación
2 HAMBRE CERO 17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS 16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS	**Alianzas para la consecución de objetivos y la reconstrucción sostenible** Conscientes de que las soluciones a estos nuevos retos globales solo se puedes encontrar con 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. Contribuir con estas alianzas a reducir la pobreza y el hambre.	Alianza FESBAL: 50.000 € donados Luton Food Bank: más de 100.000 artículos donados *Landings* y plataformas específicas para mejorar la relación con los grupos de interés Actualización de la Política Contra la Corrupción y el Fraude Aprobación de la Política de Derechos Humanos +100 Convenios y acuerdos con organismos en 2020 Constante coordinación y contacto con el Ministerio de Sanidad y los cuerpos y fuerza de seguridad y otros organismos para ofrecer el mejor servicio 3.327.473,56 € en aportaciones a Fundaciones y entidades sin ánimo de lucro y 210.855 € en aportaciones por parte del Aeropuerto de Londres-Luton	Apoyo a las causas sociales Comunicación y transparencia Buenas prácticas RC Sinergias y alianzas	Modelo de gobierno sostenible Servicios Seguros y de Calidad
10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES 11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	**Diversidad e inclusión social** Diversidad y accesibilidad universal, mediante la promoción e intercambio de valores culturales, la participación en la comunidad y la contribución al bienestar social. 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 (como el acústico).	520.819 asistencia PMR en los aeropuertos españoles, 35.685 en el Aeropuerto de Londres-Luton y 5.105 en los aeropuertos de Aena en Brasil en 2020 Adaptación proyecto "Aena con el autismo" Colaboración por parte del Aeropuerto de Londres-Luton con asociaciones de alzhéimer, de discapacidad auditiva, autismo, diabetes, etc Iniciativas de promoción cultural: día Mundial del Turismo 2020 ("Turismo y desarrollo rural" en el Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna; "Turismo y transformación digital', organizados conjuntamente con el CIT del Sur de Tenerife y el CIT de El Hierro); exposiciones de arte en el Aeropuerto de La Gomera; Jornada de sketches; exposición de pintura "Miradas desde mi Lanzarote",etc Exenciones de rentas a operadores comerciales durante el estado de alarma y descuentos a operadores no comerciales Aplazamiento del pago por estacionamiento de aeronaves	Igualdad y accesibilidad Inclusión Buenas prácticas en RC Sinergias Apoyar causas sociales	Servicios Seguros y de Calidad Gestión social de nuestra cadena de valor Innovación

Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno. Creación de valor social

Aena es consciente del impacto social y económico (cualitativo y cuantitativo) que genera su actividad en los países en los que opera, y de su papel clave en términos de cohesión y conexión territorial.

El impacto de la actividad de la Compañía en los diferentes ámbitos, se extiende a toda la comunidad contribuyendo a la generación de empleo, (local y de otra procedencia), la contratación de empresas especializadas, la habilitación de espacios destinados a distintas actividades económicas (que a su vez generan empleo), la contribución fiscal[2] o la puesta en marcha de iniciativas de innovación social. La contribución fiscal del grupo Aena en el ejercicio 2020 ha ascendido a 222 M€. Los impuestos soportados ascendieron a 181,3 millones de €, siendo el más importante el Impuesto sobre Bienes Inmuebles que sumó 148,4 millones de €. La contribución fiscal en el ejercicio 2020 se reparte entre los 11,4 M€ de impuestos pagados en Reino Unido, (5,1% sobre el total), los 206 M€ en España (92,8% sobre el total), y los 4,7 M€ en Brasil (2,1%).

Empleo y desarrollo local

A nivel mundial, la pandemia ha producido efectos directos en el sector del turismo y la aviación. La reducción de la actividad económica del sector de la aviación ha alcanzado el 51,5%[3], lo que ha afectado directa y específicamente a las actividades de la Compañía[4], cuya caída de ingresos ha sido del 96,6%.

Hasta 2020, el sector del transporte aéreo generaba 87,7 millones de puestos de trabajo a nivel mundial, si bien en 2020, tras la pandemia esta aportación se ha reducido a 41,7 (el 52,6%). A nivel interno, la Compañía ha tratado de mantener a toda su plantilla, que tan solo se ha reducido un 1,2% con respecto a 2019[5].

Como resultado de todo ello se han producido valores inferiores a 2019 en términos de *cash flow* social y de valor económico total generado y distribuido:

Aena colabora activamente en la generación de tejido empresarial y lanza **Aena Ventures"** destinado a que otras empresas participen durante 6 meses en un programa de aceleración implementando proyectos pilotos financiados.

	2020 (Millones de €)	Observaciones
A. Valor económico directo generado (ingresos)	**2.242,8**	Total ingresos
B. Valor económico distribuido	**-2.681,9**	
Costes operacionales	-1.878,2	Total gastos, excepto gastos de personal
Salarios y beneficios de los empleados	-456,9	Gastos de personal
Pagos a proveedores de capital	-121,4	Resultado financiero y pago de dividendos
Pagos al gobierno (por país)	-222,0	Contribución fiscal
Inversiones en la comunidad	-3,5	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro
C. Valor económico retenido	**-349,1**	**C=A-B**

[2] Consulta apartado "Estrategia fiscal" en el Capítulo 1. Modelo de Negocio.
[3] ATAG. Aviation Benefits Beyond Borders, ed. 2020, disponible en: https://www.atag.org/our-publications/latest-publications.html
[4] En el apartado A Información Económica y Financiera del Informe de Gestión Consolidado, se detallan los efectos que la emergencia sanitaria ha causado en el tráfico de personas, mercancías y aeronaves.
[5] Consultar el "Capítulo 5. Cuestiones sociales y relativas al personal" para más información.

Impacto en las poblaciones locales y en el territorio

Aena juega un papel clave en la cohesión y vertebración territorial, prestando un servicio esencial para la movilidad de la ciudadanía. Con el fin de ir más allá, la Compañía aplica una estrategia de gestión responsable en la que la escucha de las demandas de los grupos de interés es fundamental, contribuyendo así a la puesta en marcha actuaciones eficaces que aseguren la cohesión y optimización de la conectividad del aeropuerto y su entorno. Entre otras:

- **Fomento de la movilidad sostenible**. A través del apoyo a alternativas de transporte más sostenibles y de intermodalidad para los usuarios, se contribuye a una reducción de los tiempos de desplazamiento y espera, y al ahorro de energía y emisiones.

  En colaboración con otros organismos se promueve la integración de las infraestructuras con otros modos de transporte, mejorando los accesos, la planificación urbanística y la combinación con otras infraestructuras.

  Como resultado, en los últimos años se ha visto un aumento del uso de transporte público en detrimento del acceso en coche privado (pasando de un 30,5% en 2010 a un 27,5% en 2019, porcentaje que en 2020 posiblemente por motivo de la crisis sanitaria y las recomendaciones en materia de movilidad se ha visto revertido, alcanzando el 31%).

  Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de una Estrategia de acceso a la superficie del aeropuerto 2018-2022 (ASAS) para mejorar y favorecer el uso de transporte sostenible para los pasajeros y el personal.

- **Realización de Estudios y planes de Movilidad** para la integración de las infraestructuras de acceso y transporte de las ciudades y las del propio aeropuerto. En este sentido, el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat cuenta con un plan para la integración de las infraestructuras de acceso y transporte con las del propio aeropuerto (aparcamientos, zona de parada de autobuses y taxis, etc.). Asimismo el Aeropuerto dispone de acceso en bicicleta a través de un carril bici que conecta con El Prat de Llobregat, estando prevista la conexión con otras poblaciones cercanas como Viladecans mediante nuevos carriles bici y caminos verdes (https://www.amb.cat/s/es/web/mobilitat/mitjans-transport/bicicleta.html

- **Realización de encuestas periódicas de movilidad en modo aéreo** (EMMA) en diversos aeropuertos, lo que permite conocer el perfil del pasajero, sus modos de acceso y procedencia.

- **Aplicación de criterios de insularidad** en las tarifas aeroportuarias, Islas Canarias y Baleares.

- **Establecimiento de nuevas rutas bonificadas y desarrollo de aeropuertos hub**, con los que la Compañía potencia el sector aéreo como instrumento de conectividad y conexión entre las principales ciudades del mundo.

En la elaboración de los planes directores de los diferentes aeropuertos y los estudios de evaluación ambiental, Aena incluye un análisis específico sobre el impacto que las infraestructuras y la propia actividad aeroportuaria puede tener a nivel ambiental y social, priorizando en todo momento el respeto y cuidado del entorno. Con el fin de evitar cualquier afección durante la ejecución de las obras de nuevos proyectos, o de los mismos una vez desarrollados, con anterioridad a su desarrollo se valoran y proponen medidas específicas que garantizan una convivencia sostenible con la sociedad y el medioambiente, incluyendo, en su caso, propuestas de regeneración urbana. A modo de ejemplo, consultar resoluciones ambientales de los Planes Directores de medio ambiente http://www.aena.es/es/corporativa/evaluacion-ambiental-estrategica-planes-eae.html).

Asimismo, la Compañía colabora con entidades para la mejora del entorno aeroportuario, como es el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, que ofrece ayudas a organizaciones benéficas locales, organizaciones sin fines de lucro y grupos comunitarios para el desarrollo de proyectos con beneficios directos en el ámbito local, apoyando de esta manera el bienestar y el desarrollo sostenible del entorno más cercano.

Finalmente, destacar que Aena prevé en un futuro el desarrollo de un proyecto piloto denominado SmartCities & SmartAirports, que contará la colaboración de diversos ayuntamientos y con el que se pretende:

- Mejorar la experiencia del viajero mediante intercambio de información entre el aeropuerto y la ciudad.
- Aprovechar las sinergias para alcanzar el objetivo del aeropuerto inteligente y la ciudad inteligente, a través de sus sistemas de información.
- La acción coordinada del aeropuerto con su entorno –ciudad o ciudades colindantes – mejorando las actuaciones de desarrollo sostenible.

Operaciones con impactos negativos significativos

El ruido producido por las aeronaves es uno de los impactos más significativos de la actividad aeroportuaria y afecta a todas las zonas limítrofes a los aeropuertos en todos los países en los que opera. Para mitigar este impacto, Aena ejecuta diversos Planes de Aislamiento Acústico (PAA) en las viviendas y espacios limítrofes al entorno del aeropuerto (ver más Capítulo 2). En el apartado "2020: un reto sin precedentes" se detallan posibles impactos negativos potenciales asociados a la gestión aeroportuaria, así como los vinculados a la pandemia de covid-19, en cuyo contexto ha sido necesario adaptar los espacios de trabajo, incrementar la higiene de las instalaciones e introducir controles suplementarios, orientados al mantenimiento de las distancias de seguridad y al cumplimiento de las restricciones establecidas por las autoridades competentes en cada país, entre otros.

Programa de Cooperación Internacional

Entre las principales iniciativas con trascendencia social y económica global que Aena lleva a cabo, destaca su Programa de Cooperación Internacional, que tiene como finalidad contribuir a la mejora de la capacitación de los profesionales del sector aeronáutico de otras naciones, muy en particular Iberoamérica, contribuyendo a favorecer el desarrollo del transporte aéreo en dichos países y regiones. Todas las actividades realizadas en el marco de este programa, cuentan con la colaboración de organizaciones e instituciones nacionales e internacionales de reconocido prestigio, 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 Cooperación Técnica 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). De esta forma, el programa contribuye también a reforzar la reputación de la industria española en clave de excelencia, y dar a conocer las buenas prácticas de Aena en el exterior.

En 2020, si bien el programa se ha visto afectado por la pandemia de la covid-19, que ha impedido la organización de actividades presenciales desde marzo de 2020, Aena ha realizado un esfuerzo para adaptarse a esta realidad y garantizar la continuidad del programa, mediante actividades virtuales. Así, parte de las habituales actividades presenciales de cooperación internacional se han adaptado, con la colaboración de las otras instituciones, a un formato digital. Como consecuencia, en 2020, 188 profesionales del sector del transporte aéreo iberoamericano han participado en nuestro programa de formación de cooperación Internacional, con un importe total de 84.000€.

De cara a 2021, el área de Cooperación Internacional de Aena continúa apostando por “virtualizar” su programa de formación, estimando que el número de beneficiarios y actividades durante este año sea superior al de 2020. La previsión de Aena de cara a futuros años es mantener sus actividades virtuales, simultaneadas con la celebración de actividades presenciales (becas en España, seminarios y talleres técnicos, etc.).

IMPACTO DEL PROGRAMA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS

938
PROFESIONALES AERONÁUTICOS

21
PAÍSES DISTINTOS

774.488 €
GASTO

3.3. Derechos Humanos

La protección de los Derechos Humanos es un pilar esencial para Aena y su cultura corporativa, y constituye el marco mínimo de actuación para garantizar un desarrollo legítimo de su actividad empresarial.

Además de los compromisos adquiridos a nivel internacional y estatal en materia de Derechos Humanos, la Compañía ha reforzado sus esfuerzos con el fin de garantizar y proteger su firme compromiso con los derechos humanos, laborales y ambientales. Así, en enero de 2020 se ha aprobado la **Política Corporativa en materia de Derechos Humanos de Aena**, que vincula y es de aplicación para todo el Grupo, con la que se refrenda el compromiso de la Compañía con las iniciativas multinacionales mencionadas en el siguiente apartado y se establecen principios específicos de actuación, además de sentar las bases para su desarrollo, supervisión, control y revisión.

La Compañía adopta una serie de medidas basadas, por ejemplo, en el Modelo de Gobierno, el sistema de cumplimiento normativo, diligencia debida o el sistema de gestión de riesgos, con los que poder abordar la exposición a la posible vulneración de los derechos humanos y proporcionar soluciones que permitan mitigar y/o corregir potenciales consecuencias negativas sobre los derechos humanos. Esta Política es de aplicación a todos los empleados, sociedades con participación mayoritaria, y en todos los territorios donde opera el Grupo.

Formación y sensibilización

Las Políticas Corporativas de Aena delimitan las decisiones de gestión de la Compañía, e incorporan variables ambientales, éticas, laborales y de Derechos Humanos, Todas estas Políticas son públicas y están disponibles en la web de la Compañía para todos los grupos de interés,

Paralelamente, a través de la Política de Derechos Humanos, Aena se compromete a promover una cultura de respeto de los Derechos Humanos y la sensibilización de sus profesionales en todas las zonas en las que opera y, en especial, en aquellas en las que el riesgo de conculcación de estos derechos pueda ser superior

En 2020, se han desarrollado acciones específicas de comunicación y sensibilización interna sobre la importancia del sistema de cumplimiento, y su reflejo en la protección y la prevención de posibles vulneraciones relacionadas con los Derechos humanos (ver Capítulo 1). En concreto, se ha impartido formación específica sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo a los empleados en España y en Luton, e iniciándose también en Brasil.

La crisis sanitaria, económica y social surgida en 2020 afectando especialmente a los colectivos más vulnerables, ha resaltado más, si cabe, la importancia de proteger los Derechos Humanos.

Compromisos

Compromisos

De Aena con los convenios fundamentales en materia de derechos humanos

- Declaración Universal de los Derechos Humanos de Naciones Unidas
- Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)
- Derechos del Niño y Principios Empresariales
- Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas
- Principios Rectores de Derechos Humanos y Empresas de Naciones Unidas
- Principios de la OCDE para el Gobierno de las Sociedades
- Leyes y normas internacionales y nacionales, vigentes en los países en los que opera
- Ley de Contratos del Sector Público

Principales impactos de la actividad de Aena sobre los DDHH y Laborales	Principios del Pacto Mundial
Salud y seguridad de las personas	1 2
Igualdad y no discriminación	1 2 6
Trabajo decente	3 4 5 6
Trabajo infantil*	5
Protección del entorno	7 8 9
Compromiso cliente/proveedores	8 10
Libertad sindical	3

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

Principales Instrumentos de gestión y mecanismos de control

- Plan Estratégico
- Política de DDHH
- Código de Conducta
- Convenio Colectivo
- Manual Interno de Contratación
- Política de Responsabilidad Corporativa
- Política de Trabajo Forzoso en el Aeropuerto de Londres-Luton

Principios y compromisos de Aena con los DDHH

Establecidos en la Política Corporativa de Derechos Humanos

- Erradicar el trabajo infantil
- Evitar prácticas de discriminación
- Favorecer el desarrollo de las personas
- Facilitar la libertad de asociación y la negociación colectiva
- Promover condiciones de trabajo adecuadas y proteger la salud de las personas
- Fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno
- Compromiso con sus clientes
- Compromiso con las personas vinculadas a proveedores, contratistas y empresas colaboradoras y socios de negocio
- Respeto a los derechos de las comunidades
- Promoción y sensibilización de los Derechos Humanos

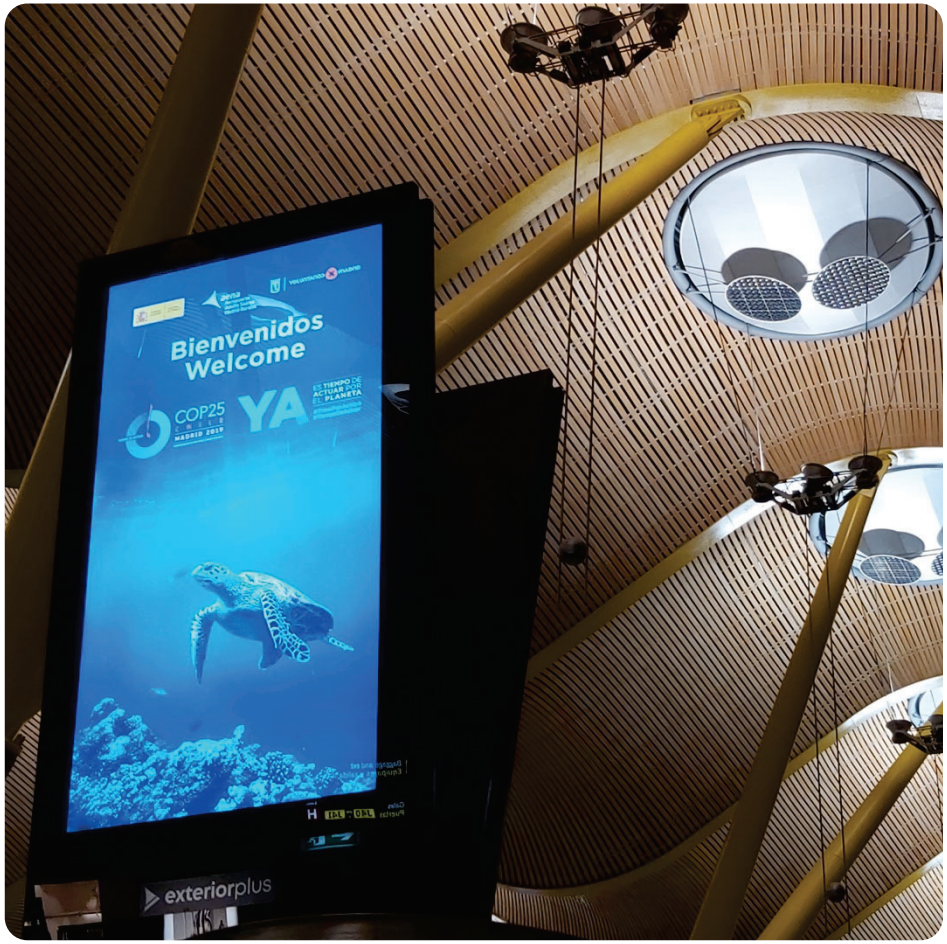
Principios y compromisos de Aena con los DDHH

La Política de Responsabilidad Corporativa de Aena incluye, entre sus principios de actuación, el respeto y promoción de los derechos humanos, la libertad sindical, el derecho de asociación y negociación colectiva, la inexistencia de trabajo infantil, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y cualquier otra práctica que suponga una vulneración a la dignidad individual o colectiva. La actualización, revisión e impulso de esta Política depende del Consejo de Administración a través de su Comisión correspondiente.

El Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con una política de rechazo de cualquier forma de esclavitud o trabajo forzoso, una Política ética en los Negocios y en julio de 2020, aprobó asimismo un código de conducta que incluye, entre sus principios básicos, el respeto a los derechos humanos de todo el equipo de colaboradores de la empresa. Además, está trabajando para renovar la Política de Negocios Éticos, en línea con la expansión de sus operaciones.

Aena Brasil cuenta asimismo con un código de conducta propio, que recoge el principio de actuación conforme al respeto a los derechos humanos.

Asimismo, destacar que la Política Corporativa en materia de Derechos Humanos de Aena, aprobada en enero de 2020, es de aplicación a las sociedades en las que Aena tiene participación mayoritaria.



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

Diligencia debida y prevención de riesgos de vulneración de los Derechos Humanos

Para el control del respeto y protección a los Derechos Humanos, Aena desarrolla un proceso continuo de debida diligencia en sus propias actividades, -y otras relacionadas con terceros-, recogido en la Política de Derechos Humanos y enfocado a identificar, prevenir, mitigar y dar respuesta a potenciales consecuencias negativas en este ámbito (trabajo infantil, trabajo forzoso, prácticas discriminatorias, etc).

Estos compromisos trascienden a las personas que forman parte de Aena, así como a quienes integran su cadena de valor, (desde los proveedores hasta los usuarios de los aeropuertos), y a todas las comunidades situadas en el entorno en que se desarrollan sus operaciones, incluidos los pueblos indígenas.

Para su protección, el Sistema de Cumplimento Normativo establece los principios, mecanismos, procedimientos o controles dirigidos a prevenir, identificar y resolver las situaciones en que tengan lugar prácticas no éticas, antijurídicas, o incumplimientos normativos en el desarrollo de la actividad. El Sistema de Cumplimiento Normativo y el Sistema de Control y Gestión de riesgos, permiten la evaluación continua del nivel de riesgo, la identificación de posibles nuevos impactos y preocupaciones sociales y, en general, la salvaguarda del cumplimiento de leyes y normas aplicables, externas e internas.

Ante posibles vulneraciones de compromisos que la Compañía asume, y a los que se hace referencia en las políticas corporativas (por ejemplo, el compromiso de erradicación de trabajo infantil o forzoso u obligatorio incluidos en las políticas de derechos humanos o de responsabilidad corporativa), Aena pone en marcha un conjunto de mecanismos generales y específicos dirigidos a su prevención, detección y reacción:

- Control de prevención: deber de velar por parte de todos los miembros de la Organización 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 convenientes.
- Control de actuación: obligación de informar sobre cualquier hecho constitutivo de un posible ilícito penal, incumplimiento legal o irregularidad de las que tengan constancia a través de los canales establecidos al efecto, entre los que se incluye el Canal de Denuncias.
- Control de Supervisión: recayendo esta labor sobre el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento, y la Dirección de Auditoría Interna.

El Sistema de Control de Riesgos, el Convenio Colectivo, el Reglamento Interno de Contratación, o el Código de Conducta constituyen instrumentos adecuados para la prevención, control y seguimiento de acciones que puedan tener relación con la vulneración de Derechos Humanos (ver Capítulo 2).

El Aeropuerto de Londres-Luton, o Aena Brasil, incluyen los principios de protección de los derechos humanos en sus respectivos Códigos de Conducta, garantizando que todas las políticas corporativas que se desarrollen puedan tener en cuenta el cumplimiento y la protección de los mismos.

Denuncias por vulneración de Derechos Humanos

El Canal de Denuncias de Aena, cuyo funcionamiento se describe en el Capítulo 1, permite a los empleados del Grupo realizar consultas o informar de posibles riesgos o incumplimientos en diferentes materias, entre ellas, los referidos a la vulneración de los Derechos Humanos, incluidos los derechos adquiridos a través del Convenio Colectivo. Se exceptúan los relacionados con el acoso laboral, que disponen de un protocolo propio.

Durante 2020 no se han registrado denuncias referidas a incumplimientos en el ámbito de los Derechos Humanos.

Traslación de la protección de Derechos Humanos a la cadena de valor[6]

El Código de Conducta de Aena establece los principios y valores de ética, integridad, legalidad y transparencia que deben guiar la conducta de todas las personas incluidas en su ámbito de aplicación, entre sí y en sus relaciones con clientes, socios, proveedores y en general, con todas aquellas personas y entidades, públicas y privadas, con las que se relacionen en el desarrollo de su actividad profesional, promoviendo

[6] El Capítulo 4 relativo a la gestión responsable de la cadena de valor en Aena incorpora un apartado específico sobre ello (véase sección “Respeto de los derechos humanos”).

asimismo el cumplimiento efectivo de las normas que aplican al conjunto de esas actividades bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito.

De acuerdo con la legislación aplicable en materia de contratación, en todas las licitaciones se incluyen cláusulas relacionadas, entre otros, con el respeto a los Derechos Humanos. El Manual Interno de Contratación prevé mecanismos de seguimiento del grado de cumplimiento de las cláusulas de esta índole incluidas en los contratos y medidas sancionadoras (tal y como se detalla en el apartado 6.4). En 2020, todos los contratos suscritos por Aena con proveedores externos incorporaban cláusulas de respeto a los Derechos Humanos.

El Aeropuerto de Londres-Luton sigue igualmente la política de tolerancia cero hacia el tráfico humano y la esclavitud, que aplica en todas sus relaciones contractuales. Desde 2018, se incorporan consideraciones ambientales y de sostenibilidad en los procesos de adquisición. 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. Asimismo, los criterios de sostenibilidad y sobre derechos humanos siguen siendo claves en la renovación de los contratos (trato ético, tolerancia cero hacia la esclavitud, igualdad y diversidad, salud y seguridad, resiliencia al cambio climático, estándares para la gestión de residuos y recursos naturales, etc.).

En cuanto a los aeropuertos de Aena en Brasil, tal y como se indica en el Capítulo 4, la alta tasa de externalización de servicios en los respectivos aeropuertos es supervisada mediante controles y solicitud de documentación, registro de las horas laborales etc., lo que contribuye a mitigar el riesgo de trabajo forzoso u obligatorio. Asimismo, el riesgo de casos de trabajo infantil es considerado insignificante dada las características de la cadena de suministros de Aena Brasil.

Retos a futuro

La Compañía no realiza en la actualidad evaluaciones del impacto de sus actividades en materia de Derechos Humanos, si bien la Política de Derechos Humanos especifica que su contenido vincula y es de aplicación al conjunto de actividades y áreas geográficas donde opera con una participación mayoritaria.

Aena es consciente de que su vocación de expansión internacional puede acarrear periódicamente nuevos retos, por lo que la política de Derechos Humanos, aprobada en 2020, toma como referencia, entre otros, los principios recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas; los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos: puesta en práctica del marco de las Naciones Unidas para “proteger, respetar y remediar”; las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales; la Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales; la Política Social de la Organización Internacional del Trabajo; y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

En el contexto de emergencia sanitaria en que se ha desenvuelto 2020, Aena trabaja para garantizar en todo momento que:

- Las medidas de seguridad para hacer frente a la pandemia de covid-19 sean accesibles sin discriminación de ningún tipo por raza, color, discapacidad, edad, género, religión, opinión política o de otro tipo, origen nacional o social, propiedad, nacimiento, orientación sexual, identidad de género u otra condición.
- Se aplican los principios de prevención y se garantiza un entorno de trabajo seguro a todos los empleados, limitando su exposición a riesgos mediante el establecimiento de medidas de higiene, limpieza, reducción del contacto y adaptación de condiciones de trabajo.

Accesibilidad en la prestación de servicios

Aena integra entre sus objetivos estratégicos el cumplimiento de las expectativas de los usuarios, entre las que destaca la mejora de la accesibilidad de los aeropuertos. Para ello, las Políticas y Planes de Acción de Aena cuentan con mecanismos de seguimiento que permiten la identificación de posibles riesgos y oportunidades, muchos de ellos relacionados con cuestiones sociales, facilitando el diseño de iniciativas y su propuesta al Consejo de Administración.

Para seguir cumpliendo los compromisos con la misma calidad, en 2020 ha sido especialmente importante la adaptación de las instalaciones para su uso seguro por personas con movilidad reducida de forma que se pueda dar respuesta adecuada a la implantación de las nuevas medidas de seguridad asociadas a la emergencia sanitaria y minimizar el riesgo sanitario. (*Para más información, pueden consultarse los Capítulos 5 y 6*).

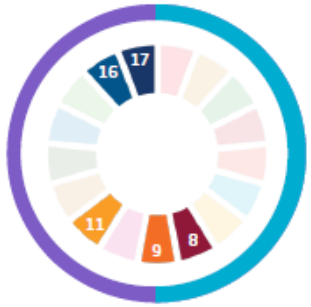
4 Gestión social de nuestra cadena de valor

El diálogo y cooperación que Aena mantuvo con sus proveedores durante la emergencia sanitaria, permitió ofrecer servicios seguros y eficientes cuando más se necesitaron.

La cadena de valor en Aena

- Infraestructura necesaria
- Operaciones
- Servicios a clientes
- Marketing, comunicación y relaciones con el entorno
- Actividades transversales y de apoyo

TRANSPARENCIA Y DIÁLOGO CON PROVEEDORES
GESTIÓN SOSTENIBLE DE LA CADENA DE VALOR



Proceso de adquisición y compras sostenible

Evaluación del riesgo
- Código de conducta
- Criterios ESG en procesos de licitación y ejecución
- Medidas de mitigación del riesgo
- Código de Conducta
- Política de Responsabilidad Corporativa
- 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

Marco interno y externo
- Legislaciones de cada país
- Normativas y códigos internos
- Herramientas de evaluación y mejora
- Cultura ética

1 Planificación de la adquisición
2 Aprobación interna
3 Licitación y publicación en el portal de contratación
4 Recepción de ofertas y evaluación
5 Selección del adjudicatario y firma del contrato
6 Suministro del bien o servicio
7 Supervisión, seguimiento y evaluación de proveedores
8 Pago de la factura

MEJORA CONTINUA: ACTUACIONES Y RESULTADOS

Compromiso con los ODS

8 ODS 8 Trabajo decente y crecimiento económico

9 ODS 9 Industria, Innovación e infraestructura

11 ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles

16 ODS 16 Paz, justicia e instituciones sólidas

17 ODS 17 Alianzas para lograr los objetivos

Aena está sujeta a las diferentes normativas aplicables en los países en los que opera, así como a su propio marco normativo interno. En España, las principales normas que rigen la contratación de proveedores de Aena son: el 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 (en adelante RDL 3/2020); y 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, sobre procesos de contratación (en adelante la Ley 9/2017). Además, tanto la Sociedad Concesionaria del AIRM como ADI tienen aprobadas sendas instrucciones Internas de contratación.

Paralelamente, la "Norma de Contratación comercial" de Aena regula los procedimientos de licitación de los espacios comerciales de los aeropuertos de la red, con pleno respeto a los principios y valores de transparencia, concurrencia, eficiencia, legalidad, publicidad, confidencialidad y sostenibilidad.

En cumplimiento de ambas normativas de contratación, los pliegos y demás documentación contractual, que rigen la contratación tanto de la sociedad matriz, como de las filiales españolas, recogen cláusulas en materia social y medioambiental que resultan de obligado cumplimiento tras su firma.

Cadena de valor de Aena

Infraestructura necesaria

- Construcción y mantenimiento de viales
- Servicios de telecomunicaciones
- Servicios de transporte internos y de conexión urbana
- Gestión de aparcamientos

Operaciones

- Servicios en los aeropuertos (limpieza, seguridad, etc)
- Gestión del tráfico
- *Handling*

Servicios a clientes

- Servicios a aerolíneas (mantenimiento, fast-track, catering, combustible)
- Alquiler de espacios comerciales
- Servicios inmobiliarios
- Salas VIP

Marketing, comunicación y relaciones con el entorno

- Presencia sectorial e institucional
- Convenios de colaboración
- Marketing aeroportuario
- Diseño y mantenimiento sitios web
- Evaluación de la satisfacción de clientes
- Contribución social

Actividades transversales y de apoyo

- Compras de productos y servicios
- Proyectos de innovación
- Conservación del medio ambiente
- Gestión de personal
- Otros servicios de oficina

En el Reino Unido, la contratación pública está regulada por los Utilities Contracts Regulations de 2016, así como los Contractors Code of Practice (CCoP). En el caso de Brasil, aplica la Norma de contratación de 2019.

La Compañía 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, concurrencia, publicidad, confidencialidad e integridad**, todo ello de conformidad con la normativa aplicable, con el fin de que los contratos sean adjudicados al proponente que presente la mejor oferta.

La sostenibilidad es un elemento diferenciador en la gestión de la Compañía, transversal a todos los procesos, haciendo así extensibles sus compromisos y buenas prácticas a toda su cadena de valor.
La eficiencia, transparencia, legalidad y el respeto de la normativa externa e interna, que incluye cláusulas que exigen el respeto a criterios ambientales y sociales, son los pilares sobre los que Aena sienta las bases de sus relaciones con terceros.

El conjunto de iniciativas que Aena pone en marcha con el fin de dar respuesta a las exigencias de las normativas y a la mejora continua de su cadena de suministro, se vertebran en función de los siguientes objetivos generales de la Compañía:

- Automatización de los procesos de contratación
- Ahorro en costes económicos y administrativos, tanto para los operadores económicos como para las unidades de contratación de Aena
- Cumplimiento y refuerzo de los principios generales de la contratación pública
- Mejora de la eficacia de los procedimientos
- Disminución de plazos de contratación

PLAN ESTRATÉGICO DE NEGOCIO RESPONSABLE

Además, en el Aeropuerto de Londres-Luton, el Plan Estratégico de Negocio Responsable contiene objetivos estratégicos en materia de contratación responsable. Entre otros se pueden citar la elaboración de un Código de Conducta para proveedores, mejora de la comunicación y el diálogo con proveedores, a través de la celebración de eventos y la mejora de Toolkit, favorecimiento de contratación de proveedores locales y progreso en el análisis de riesgos asociados al cambio climático y proveedores.

Medidas especiales con motivo de la emergencia sanitaria y principales resultados de 2020

En un escenario marcado por la emergencia sanitaria, Aena, por su condición de sociedad mercantil estatal cotizada que no obtiene ingresos de los Presupuestos Generales del Estado, se ha visto obligada a adoptar una serie de medidas en materia de contratación, con afección directa en la relación con sus proveedores y arrendatarios. Consciente del impacto que la situación ha generado en todos los ámbitos de actividad, en 2020 la Compañía ha primado la colaboración y cooperación estrecha con todos los agentes involucrados en la cadena de valor del transporte aéreo, tratando de minimizar sus efectos, y reconociendo la importancia del establecimiento de sinergias para una mejor gestión y eficiencia para contribuir a generar un escenario de nueva normalidad más próspero y fructífero.

En este sentido, en 2020 los contratos en ejecución, tanto de proveedores como de arrendamientos de espacios comerciales, se han tenido que adaptar temporalmente a la situación de hecho generada por la covid-19 y al marco normativo que ha surgido para combatirla, como es la aprobación, entre otros, del Real Decreto 463/2020 de 14 de marzo de 2020 por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por la covid-19 y el Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, por el que se declara el estado de alarma para contener la propagación de infecciones causadas por el SARS-CoV-2, y demás normativa relacionada con la crisis sanitaria causada por la pandemia.

Entre las actuaciones y los nuevos desarrollos implantados en 2020 destacan:

- Análisis y aplicación de 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.
- Elaboración y difusión de circulares ante las Disposiciones relacionadas con la crisis sanitaria por la pandemia Covid-19:
  - Circular interna (17 de marzo de 2020) relativa a contratación con motivo de la entrada en vigor del Real Decreto 463/2020 de 14 de marzo de 2020.
  - Circular interna relativa a contratación (20 de marzo de 2020). Suspensión de contratos y modificados con proveedores tras la entrada en vigor del real decreto 463/2020 (14 de marzo) (declaración estado de alarma covid-19).
  - Circular interna relativa a contratación comercial (25 de marzo de 2020). Criterios para tramitar solicitudes de modificación y suspensión de contratos comerciales tras la entrada en vigor del real decreto 463/2020 (14 de marzo) (declaración estado de alarma covid-19).
  - Circular interna relativa a contratación (6 de mayo de 2020). Real Decreto-ley 17/2020, de 5 de mayo, por el que se aprueban medidas de apoyo al sector cultural y de carácter tributario para hacer frente al impacto económico y social de la covid-19.
  - Circular interna relativa a contratación (22 de mayo de 2020). Real Decreto 537/2020, de 22 de mayo, por el que se prorroga el Estado de Alarma declarado por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por la covid-19.
  - Circular interna relativa a contratación (4 de junio de 2020). Reanudación de contratos con proveedores, detallando los procedimientos de reanudación y modelos de acuerdos para los contratos de proveedores que se habían suspendido en el marco excepcional y temporal de la situación de hecho creada por la covid-19.
- Modificación de la Norma de Contratación comercial. Anexo de Procedimientos extraordinario y urgente. Aprobado por el Consejo de Administración en reunión celebrada el 30 de junio de 2020.
- Por su parte, en los Aeropuertos do Nordeste do Brasil, las principales actuaciones acometidas han sido:
  - Implantación de la norma de contratación.
  - Creación de modelos de contratos y de pliegos de condiciones particulares.
  - Inicio del proceso de diligencia debida de Proveedores.
  - Implantación de los procesos de contrataciones y gestión contractual.

Durante 2020, el volumen de contratación se ha visto significativamente alterado como consecuencia de la emergencia sanitaria de la covid-19, ante la cual la Compañía ha tratado de mantener en todo momento el compromiso con sus proveedores, buscando soluciones equilibradas. Para ello, Aena ha estudiado los efectos de la crisis en los distintos contratos, procediendo a negociar y acordar las suspensiones temporales de la ejecución de sus contratos necesarias, atendiendo a las circunstancias y riesgos específicos de cada contrato y teniendo en cuenta las distintas palancas para la mitigación de riesgos. Además, como reflejo de la apuesta de la Compañía por la contratación de proveedores locales para el desarrollo de su actividad, los porcentajes alcanzados en 2020 fueron del 98,73% de proveedores en España (98,31% en 2019)[1], 32% en Luton (30% en 2019), y el 100% en Brasil (igual que en 2019).

De esta manera, se maximiza la contribución económica que la Compañía genera en las comunidades en las que opera, contribuyendo a potenciar el tejido industrial, así como el desarrollo social a través de la creación de empleos indirectos.

	ESPAÑA (incluye AENA SME, AIRM, ADI)		REINO UNIDO ****		BRASIL ****	
	2019*	2020	2019	2020	2019	2020
Proveedores (Nº)	**3.764**	**2.734**	**3.543**	**3.679**	**N/A**	**341**
De los cuales nuevos (Nº)	1.261	1.108	N/A	106	N/A	-
Expedientes gestionados (Nº)	**1.146**	**1.281****	**95**	**73**	**N/A**	**318**
Importe adjudicado a expedientes (M€)	**1.176,78**	**1.077,8**	**77,8**	**31,02**	**N/A**	**19,04**
Correspondiente a servicios y obras (%)	68,1%	89,2%	52%	52%	N/A	-
Correspondiente a materiales y equipos (%)	31,9%	10,8%	48%	48%	N/A	-
Volumen de contratación centralizada (M€)	1.050,3	982,1	60,5	22,95	N/A	19,04
Volumen de contratación descentralizada (M€)	126,4	95,7	4,5	1,98	N/A	0,000021
Volumen total de contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial (M€)	111,19	32,4***	-	0,91	N/A	-
Adjudicación de contratos menores (M€)	**22,02**	**15,7**	15,57	6,2	**N/A**	**0,000021**

* Impuestos excluidos

** Centralizados 365 y descentralizados 916 expedientes adjudicados

***85 expedientes adjudicados.

**** Tipos de cierre al 31/12/2020 utilizados para cuentas del Balance:
EURvsGBP= 0,89903
EURvsBRL= 6,3735

[1] Porcentaje adjudicado.

4.1. Gestión sostenible de la cadena de valor

Proceso de adquisición y compras sostenible

Transparencia, concurrencia, eficiencia, legalidad, publicidad, confidencialidad, sostenibilidad y respeto de la normativa externa e interna.

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.

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 establecido 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

Marco interno y externo

Evaluación continua del riesgo
en la cadena de valor

Mejora continua
Actuaciones y resultados

Transparencia y diálogo

Aena actualiza de forma permanente la información relevante sobre los procesos de contratación en la página web de la Compañía y adapta su sistema de contratación a los requisitos de digitalización[2], poniendo a disposición de los licitantes los pliegos y demás documentación asociada a los expedientes licitados, tramitándose la práctica totalidad de los procedimientos de contratación de proveedores mediante formato electrónico.

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 y evitar posibles problemas derivados de la falta de familiaridad con los medios electrónicos.

- En España, Aena dispone de una página informativa Portal de Contratación y dos *landing page* específicas de gestión, Aena Proveedores y Aena Empresas[3], que remiten a la Plataforma de Contratación del Sector Público. Además, los interesados tienen a su disposición buzones de correo específicos:
  - Proceso de participación en las licitaciones: la Compañía dispone del portalcontratacion@aena.es.
  - Expedientes: direcciones de contacto de las unidades responsables de los expedientes.

    En línea con los requerimientos derivados del Esquema Nacional de Interoperabilidad al que Aena ha de adaptarse, de cara a los próximos ejercicios, la Compañía tiene previsto finalizar la implantación del sistema de licitaciones y notificaciones electrónicas, así como un nuevo sistema de comunicación interna electrónica.
- AIRM: tiene su portal de contratación específico (http://www.aeropuerto-de-murcia.es/Contrata-cion/index). Para cualquier consulta relacionada con clientes y facturación, los proveedores pueden dirigirse a rmufacturacion@aena.es.
- Aeropuerto de Londres-Luton: dispone de su propio portal de contratación In-tend, que enlaza con Diario Oficial de la Unión Europea (Official Journal of the European Union - OJEU) y el portal/buscador de contratos del Reino Unido[4]. Asimismo cuenta con una herramienta interactiva en la que pone a disposición de terceros toda la información y documentación relativa al proceso de contratación (www.knowledgemaps.co.uk/lla/Processes/2/11EBC208C5C48ECBC9E1B44A0A11C5E.htm), y organiza eventos de forma periódica para responder a cuestiones planteadas por empresas locales y pymes a las cuestiones y dudas que puedan surgir al respecto[5].
- Los Aeropuertos do Nordeste do Brasil, debido a su reciente actividad, a fecha de este informe, no disponen de ninguna plataforma específicamente habilitada para la publicación de los expedientes de contratación, si bien se plantea su desarrollo de cara al próximo ejercicio 2021. Hasta la fecha, todas las comunicaciones con proveedores se realizaron por invitación directa.

Evaluación continua del riesgo de la cadena de valor

La evaluación de riesgos que puedan derivar del proceso de contratación y asociados a la cadena de suministro se incorpora a través del modelo de gestión y control de riesgos, como aspecto transversal y de forma implícita en todos los subprocesos, con el objetivo de garantizar la consecución de los objetivos de la Compañía y minimizar su impacto (ver capítulo “2020 Un reto sin precedentes”).

Durante 2020, los riesgos relacionados con la Salud y Seguridad de todos los usuarios de los aeropuertos han adquirido una relevancia mayor, por lo que Aena ha desarrollado una serie de mecanismos y medidas tendentes a minimizarlos (ver Capítulo “2020: un reto sin precedentes” y Capítulo 6 “Servicios seguros y de calidad”).

[2] En España vienen derivados de los requerimientos de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

[3] 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 (https://contrataciondelestado.es), publica toda la información relativa a la contratación de proveedores, contratos menores adjudicados o datos Estadísticos de contratos adjudicados.

[4] También enlazará con el servicio de búsqueda de licitaciones que el Gobierno del Reino Unido lanzará después de Brexit.

[5] Debido a la emergencia sanitaria, en 2020 no se ha podido celebrar ningún evento; si bien la propuesta se relanzará cara al próximo ejercicio.

Principales herramientas relacionadas con el control, supervisión y mitigación de posibles riesgos asociados a la cadena de suministro		Medidas de mitigación
Código de Conducta	Incluye los principios por los que debe guiarse la actuación de cualquier persona sujeta al Código en su relación con terceros, recogiendo una mención expresa a la Relación con clientes, proveedores y empresas colaboradoras a fin de evitar cualquier clase de interferencia que pueda afectar a su imparcialidad u objetividad, debiendo actuar en dichos procesos de contratación evitando cualquier colisión de sus intereses personales con los de Aena.	• Medidas de control en la contratación, junto con la implementación de medidas específicas para verificar la cualificación e integridad de cada proveedor y cliente antes de iniciar relaciones comerciales vinculantes; se requiere que los proveedores y clientes cuenten con protocolos y controles anticorrupción, en la medida de lo posible; y la suscripción de una cláusula anticorrupción, salvo que, por la naturaleza de la relación u otras circunstancias de que se trate se justifique que no se considere necesario por la unidad proponente del contrato.
Política de Responsabilidad Corporativa	Contempla entre sus principios generales de actuación trasladar los criterios de Responsabilidad Corporativa a la gestión de la cadena de valor, velando por el desarrollo de prácticas sociales y medioambientales responsables en las empresas proveedoras y contratistas, y con ello minimizar posibles riesgos asociados.	• Obligatoriedad de cumplimiento de las cláusulas 39, 40, 41 y 42 incluidas en los pliegos de contratación, relativos a prevención de riesgos laborales, protección del medio ambiente, seguridad operacional y aeroportuaria, y otras entre las que se incluyen condiciones sociales y obligaciones laborales y sociales.
Política contra la corrupción y el fraude	Establece que ningún proveedor deberá ofrecer o conceder a funcionarios públicos, a terceros o a cualquier empleado de Aena, en el contexto de la actividad empresarial desarrollada para o en nombre de esta, directa o indirectamente, regalos, obsequios u otras ventajas no autorizadas de conformidad con lo previsto en el Código de Conducta, con el objetivo de conseguir tratos de favor en la concesión o conservación de contratos o beneficios personales o para la empresa proveedora. Asimismo, entre las medidas para prevenir la corrupción, se indica expresamente que la Compañía deberá elegir a sus consultores, socios, proveedores, clientes y representantes con la debida diligencia, entablando relaciones siempre que sea posible con entidades de reconocido prestigio y de primer nivel en su respectivo mercado. Si ello no es posible, se adoptarán procedimientos de diligencia debida acordes con el marco normativo al que está sujeta la Sociedad.	• Certificado de implantación del Sistema de Gestión Ambiental (ISO 14001 o similar)" o "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 entre los criterios de solvencia técnica.
Política de Derechos Humanos	Promueve 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.	• Sistema de evaluación de proveedores: evaluación de programas medioambientales y sociales implementado por los licitadores en el proceso de valoración técnica.
Política de gestión integrada de calidad, medioambiente y eficiencia energética	Asume como principio comunicar la Política a todos los empleados y empresas que desarrollen su actividad en la Compañía y ponerla a disposición de las partes interesadas.	• Seguimiento del proveedor durante la vigencia del contrato y verificación del cumplimiento de las condiciones especiales de ejecución.
Política de Prevención de Riesgos laborales	Asume el compromiso de cumplir, entre otros, con el objetivo de coordinar las actividades preventivas con terceras partes, entre ellos concesionarios, contratistas y operadores aéreos, y cuidar de su salud y seguridad.	• Póliza de responsabilidad civil y seguro de accidentes, estar al corriente de pagos de Seguridad Social, Agencia Tributaria, Registro Civil, etc.
Inclusión de cuestiones ESG en los procesos de licitación	Incorporan cláusulas específicas de responsabilidad corporativa del proveedor, desempeño social, ambiental y de gobierno, y respeto de los derechos humanos. Incluye la obligación de las partes a 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.	• Seguimiento de indicadores en materia de salud y seguridad.
Inclusión de cuestiones ESG en los procesos de ejecución	Incluye requisitos específicos, en materia social, medioambiental y de gobierno, exigidos en la ejecución del contrato, cuyo incumplimiento puede dar lugar a la imposición de penalidades o a la resolución contractual.	

Respeto de los derechos humanos. Adhesión al Pacto Mundial

De acuerdo con lo establecido en la Política de Derechos Humanos, aquellos proveedores que no dispongan de política en esta materia, han de suscribir la formulada por la Compañía, lo que implica la suscripción 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 los compromisos específicos relacionados con:

- Erradicar el trabajo infantil.
- Evitar prácticas de discriminación.
- Favorecer el desarrollo de las personas.
- Facilitar la libertad de asociación y la negociación colectiva.
- Promover condiciones de trabajo adecuadas y proteger la salud de las personas.
- Fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno.
- Compromiso con clientes.
- Respeto a los derechos de las comunidades.
- Promoción y sensibilización de los Derechos Humanos.

Principio 3 del Pacto Mundial: Libertad sindical
Principio 5 del Pacto Mundial: Trabajo infantil
Principio 4 del Pacto Mundial: Trabajo forzoso

Todo ello se refleja también en la Política de Derechos Humanos de la Compañía, prestando particular atención a las situaciones de conflicto y de alto riesgo de vulneración, como se detalla en el capítulo 3 "Compromiso con la sociedad y los derechos humanos".

En concreto, los aeropuertos de Aena en Brasil cuentan con una alta tasa de externalización de servicios en los respectivos aeropuertos cuya ejecución se controla y supervisa mediante auditorías externas (documentación, registro de las horas laborales etc.), lo que contribuye a mitigar el riesgo de trabajo forzoso u obligatorio. Por la naturaleza de su cadena de suministro, el riesgo de producirse casos de trabajo infantil es considerado insignificante. Por otro lado, 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.

Adicionalmente, la Compañía dispone de una política de privacidad del personal de empresas colaboradoras en la que se informa del tratamiento que harán de los datos personales las empresas del Grupo Aena y, en su caso, los proveedores de servicios de las empresas del Grupo Aena, de acuerdo con la legislación vigente[6]. En relación a la protección de la salud y seguridad de los proveedores, los pliegos incorporan cláusulas específicas a través de las cuales el adjudicatario se compromete a cumplir las obligaciones impuestas derivadas de la ley[7], y demás reglamentación y normativa aplicable. Asimismo, se incluye una Cláusula de Seguridad Operacional que tiene como principal objetivo fijar los requisitos que aplican a estos terceros para dar cumplimiento al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, y determinar los criterios que rigen las relaciones entre el aeropuerto y los proveedores externos en esta materia.

En lo que respecta al Aeropuerto de Londres-Luton, la documentación de licitación incorpora una serie de cuestiones relativas a salud y seguridad, seguros, prohibición/rechazo a la esclavitud, medio ambiente, estabilidad financiera y capacidad técnica que son evaluados. Durante el periodo de vigencia del contrato, las áreas de servicio monitorean y supervisan los posibles riesgos derivados de su ejecución.

En Aena Brasil, una empresa externa se encarga de verificar el cumplimiento de los requisitos y obligaciones laborales (relativos a seguridad, salud, y formación de los trabajadores), y de comprobar la correcta entrega de EPIS y de equipos de seguridad a los trabajadores en función del riesgo asociado. En relación a los aspectos medio ambientales se prevé que pueda ser auditada y esté completamente implantada de cara al próximo ejercicio.

Por último, cabe destacar que, en 2020, la Compañía no ha identificado ninguna contratación con proveedores en la que se hayan generado incidentes relacionados con los derechos de libertad sindical, negociación

[6] Reglamento (UE) 679/2016 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.

[7] Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos laborales

colectiva, empleo de mano de obra infantil o trabajo forzado o no consentido, ni se tiene constancia de que se hayan recibido denuncias por los motivos señalados. Tampoco se ha detectado ningún proveedor con un impacto social negativo significativo, ni se han registrado incidentes a través de los canales habilitados al efecto, que hayan motivado la cancelación de pedidos o contratos con proveedores del grupo por impactos sociales negativos.

El proceso de adquisición y compras

El compromiso de Aena con la sostenibilidad se traslada a lo largo de la cadena de valor incorporando consideraciones (cualitativas y/o cuantitativas) de índole social, -incluyendo el respeto de los derechos humanos-, medioambiental y de innovación y desarrollo, a lo largo todo el proceso de contratación, desde su fase inicial –licitación, en la que se define la necesidad-, hasta la fase en la que se ejecuta el contrato - proceso de ejecución del contrato-.

Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación

Determinación del objeto del contrato

En España, tanto el RDL 3/2020 como la Ley 9/2017, establecen que el objeto del contrato es determinado y se define en atención a las necesidades o funcionalidades concretas que se pretenden satisfacer -sin cerrar una solución única-, especialmente en aquellos

Proceso de adquisición y compras sostenible

Cumplimiento con la legislación vigente

Respetar la normativa vigente en cada uno de los países en los que opera la Compañía.

Objeto del contrato

Con especial consideración a aquellos contratos en los que se puedan incorporar innovaciones tecnológicas, sociales o ambie tales.

Garantía definitiva

Posibilidad de eximir al adjudicatario de la obligación de constituir garantía definitiva.

Solvencia económica y financiera

Como medida para garantizar la capacidad de atender los compromisos adquiridos.

Solvencia técnica o profesional

Además de los criterios de obligado cumplimiento, se pueden incluir criterios de solvencia técnica adicionales, a elección 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.

Criterios de exclusión

Indispensables y necesarios para la correcta ejecución del contrato.

Evaluación técnica

A través de criterios de valoración técnica con los que se procederá a la evaluación técnica de las ofertas, debiendo ser formulados de manera objetiva, con pleno respecto a los principios de igualdad, no discriminación, transparencia y proporcionalidad, incluyendo además criterios medioambientales y sociales.

Póliza de responsabilidad civil y seguro de accidentes, pagos de Seguridad Social, Agencia Tributaria, Registro Civil, etc

Necesario en ciertas contrataciones que den respuesta adecuada a las circunstancias.

contratos en los que se estima que pueden incorporarse innovaciones tecnológicas, sociales o ambientales que mejoren la eficiencia y sostenibilidad de los bienes, obras o servicios que se trata de contratar.

En esta línea, los pliegos de prescripciones técnicas se han de elaborar, en la media de lo posible, teniendo en cuenta criterios de accesibilidad para personas con discapacidad o el diseño para todos los usuarios, y aplicando criterios de sostenibilidad y protección medioambiental[8], siempre que el objeto del contrato afecte o pueda afectar al medio ambiente.

En la Memoria de inicio del expediente debe quedar indicado, de forma obligatoria por parte del director del expediente, 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. En España, en 2020 se han licitado un total de 96 expedientes por un importe total de 73.059.546 euros para la contratación de servicios como la limpieza, reparación y mantenimiento o la venta y distribución a Centros Especiales de Empleo. De esta manera, la Compañía facilita la integración laboral de trabajadores con discapacidad, dándoles la posibilidad de realizar un trabajo productivo y remunerado, adecuado a sus características personales.

El Aeropuerto de Londres-Luton también incluye estándares en sostenibilidad en el momento de la elaboración del objeto del contrato.

Criterios de solvencia técnica o profesional

De acuerdo con la normativa aplicable en España (incluye Aena SME, S.A., y AIRM), 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 el "buen hacer" 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 14001, ISO 9001 o similar), para actividades similares al objeto del contrato, o emitido u homologado por una entidad 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.
- En el caso de **expedientes de suministros** se pueden solicitar certificados, expedidos por los institutos o servicios oficiales encargados del control de calidad de competencia reconocida, que acrediten la conformidad de productos a determinadas especificaciones o normas técnicas.

Como parte del proceso de selección, el Aeropuerto de Londres-Luton incorpora un conjunto de requisitos técnicos relativos a acreditaciones, experiencia, referencias o metodologías en materia social y/o medioambiental que son objeto de análisis y evaluación (avalada en algunos casos por certificaciones externas (ISO 14001/EMAS).

Aena Brasil realiza el denominado proceso de "homologación", consistente en la realización de un *Back Ground check* de las prácticas y registros anteriores del proveedor, en el que se analizan si ha sido demandado por motivos de corrupción, prácticas de esclavitud, o incumplimiento de obligaciones laborales (materializadas en un número alto de procesos y condenas), etc. Posteriormente, se lleva a cabo el denominado proceso de "movilización", mediante el que se comprueban si los vínculos laborales entre empresario y trabajador son regulares y dan cumplimiento a la legislación vigente. Por ejemplo, si el trabajador recibe la formación obligatoria para ejecutar los trabajos (especialmente los expuestos a alto riesgos), o si ha recibido todos los EPIS requeridos para la correcta realización de sus funciones.

[8] Arts. 3 y 4 del Real Decreto Legislativo1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.

Evaluación técnica

La adjudicación de los contratos se realiza en función de la mejor relación calidad-precio (criterios económicos y cualitativos[9]). En aquellos casos en los que para acreditar la solvencia técnica no se hayan incluido criterios cualitativos de índole social o ambiental, en la fase de evaluación técnica se pueden incluir consideraciones de tipo social, como por ejemplo la inserción de personas con discapacidad, igualdad de género, conciliación, estabilidad laboral y mejora salarial, entre otros, de innovación y desarrollo, u otros medioambientales (como reducción de emisiones, ahorro energético o renovables).

En el caso de expedientes de obras, esta inclusión es obligatoria. En concreto, para la valoración de este tipo de licitaciones se requerirá:

- Programa de actuaciones ambientales, para lo que se solicita un estudio de posibles unidades con impacto medioambiental y medidas correctoras a proyectar, así como propuestas de tecnologías para mejorar la sostenibilidad de la infraestructura, incluyendo sistemas de ahorro energético, aislamientos, utilización de materiales reciclados, la disposición de un sistema de gestión medioambiental de la empresa.
- Memoria de seguridad y salud, que requiere la revisión del estudio de seguridad y salud con indicación de alternativas o posibles mejoras aplicables a la obra. Aplicación concreta del sistema de Seguridad y Salud del contratista y de los subcontratistas propuestos, a los capítulos afectados de la obra.

Ambos criterios suponen un 30% de la evaluación total (15% cada uno), necesitando un mínimo para la aprobación técnica de 70 puntos, resultando por tanto evidente la importancia que en las licitaciones de obra adquieren este tipo de criterios medioambientales y laborales.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton incluye un conjunto de cuestiones en sus pliegos de contratación en materia de sostenibilidad y medioambiental. Asimismo, también se evalúan y puntúan la adecuación y el ajuste de los proveedores a las especificaciones y objetivos clave de rendimiento.

- **Inclusión de cláusulas de desempate**
  En España, cuando dos o más ofertas han obtenido la misma puntuación (con oferta económica similar), el artículo 147 de la Ley 9/2017 y el artículo 66.11 del RDL 3/2020 prevén cláusulas de desempate, a través de la cual se beneficia a las empresas que garanticen la puesta en marcha de prácticas sostenibles y responsables en su desempeño y gestión habitual.

- **Exención a la constitución de garantía definitiva**
  De acuerdo a la legislación vigente en España, en determinados casos, el Órgano de Contratación de la Compañía tiene la posibilidad de eximir al adjudicatario de la obligación de constituir garantía definitiva. Esto afecta especialmente a suministros de bienes consumibles cuya entrega y recepción deba efectuarse antes del pago del precio, y a contratos que tengan por objeto la prestación de servicios sociales o la inclusión social o laboral de personas pertenecientes a colectivos en riesgo de exclusión social.

[9] En el caso de haberse requerido, la solicitud de certificaciones de calidad (ISO 9000 o similar) y de certificados medioambientales (ISO 14001 o equivalente) del oferente como solvencia técnica, no pueden valorarse en los criterios de evaluación.

Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en los procesos de ejecución

Condiciones especiales de ejecución del contrato

En España, con el fin de cumplir lo establecido en la ley, Aena ha adaptado sus procesos de licitación incorporando condiciones especiales de ejecución relacionadas con condiciones de tipo social, laboral, ético o medioambiental en los pliegos de contratación, que son de obligado cumplimiento por parte de los proveedores. Estas condiciones, que se deben indicar tanto en el anuncio de licitación como en el PCP (pliego de cláusulas particulares), no pueden ser directa ni indirectamente discriminatorias y han de ser compatibles con el derecho comunitario.

100%

de las contrataciones de Aena incluyen, entre las condiciones especiales de ejecución del contrato, cláusulas de carácter ambiental, laboral o social que pueden dar lugar a penalizaciones en caso de incumplimiento o pueden tener atribuido el carácter de esenciales, por lo que su incumplimiento puede dar lugar a la resolución del contrato.
Será la unidad proponente la responsable de supervisar la correcta ejecución del expediente, conforme a lo establecido en las condiciones especiales de ejecución.

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.

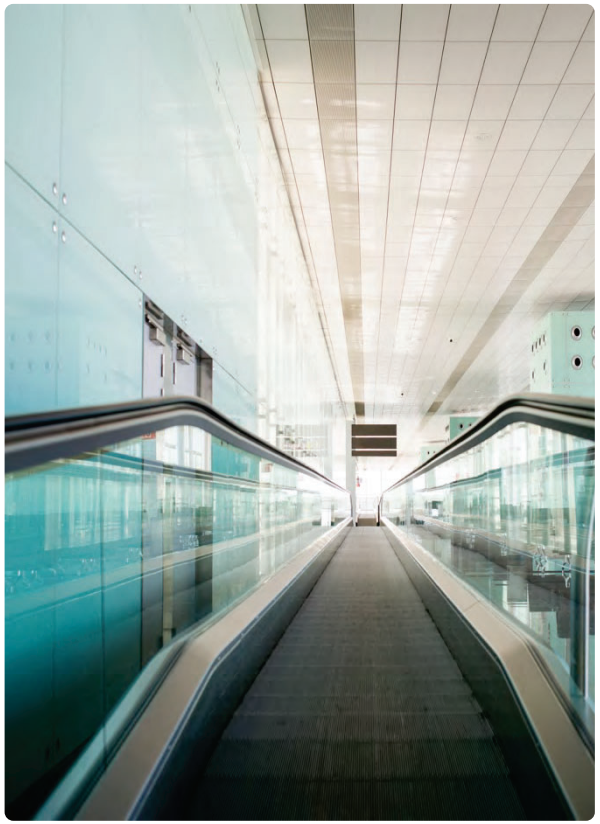
Algunos ejemplos de condiciones especiales de ejecución que figuran en los pliegos de licitación

- 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 X (ingeniería y oficinas de estudios técnicos, etc.).
- Estar al corriente de pago el contratista con los subcontratistas o suministradores que participen en los contratos.

- 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.

- 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.

La normativa de contratación establece los controles a aplicar en relación con el cumplimiento de las condiciones de los contratos públicos, e incorpora la posibilidad de establecer, en caso de incumplimiento, penalidades económicas que pueden derivar incluso en la resolución del contrato.



Formalización del contrato

Al firmar el contrato, y aceptar con ello el contenido de los pliegos, en el que se encuentran, entre otras disposiciones, las condiciones especiales de ejecución, prevención de riesgos laborales, o protección del medio ambiente[10], el 100% de los adjudicatarios asumen una serie de obligaciones:

- **Protección del Medio Ambiente:** cumplir la legislación en materia de Medio Ambiente, así como las condiciones establecidas en los pliegos en relación a la correcta gestión de residuos, almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas, condiciones de utilización de vehículos / maquinaria, emisiones a la atmósfera o vertidos.
- **Obligaciones laborales y sociales:** disponer de porcentajes mínimos de trabajadores fijos en plantilla, empleados con discapacidad, 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, de seguridad social, seguridad y salud.
- **Prevención de riesgos laborales:** cumplimiento de la legislación vigente en materia de prevención[11], dirigida a garantizar que los proveedores desarrollen obras, suministros y servicios de gran calidad y sostenibles.
- **Seguridad operacional** (ver Capítulo 6 “Servicios seguros y de calidad”).

En relación a la contratación comercial, al firmar el contrato el adjudicatario se compromete a cumplir la normativa medioambiental vigente y expresamente mencionada en los pliegos jurídicos, a cumplir toda la normativa aplicable a los trabajadores en materia de trabajo, seguridad social y prevención de riesgos laborales y a observar cuantas disposiciones le sean de aplicación en materia de seguridad aeroportuaria. Su incumplimiento da lugar a penalizaciones.

Paralelamente, la Compañía pone a disposición de terceros (servicios de limpieza, restauración, locales comerciales, etc) buenas prácticas en materia medioambiental (ahorro energético, consumo de agua, generación de residuos, etc) con el objetivo de fomentar la mejora continua de los productos/servicios prestados por la Organización y la contribución al desarrollo sostenible, compatibilizando la actividad de la organización con la conservación del entorno.

Los Aeropuertos do Nordeste do Brasil, en los pliegos y/o los documentos contractuales exponen las obligaciones requisitos, laborales y medioambientales y establecen expresamente, en caso de incumplimiento por parte del proveedor, la posibilidad de suspender y/o retener los pagos hasta que se dé cumplimiento al contrato. En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton el desempeño de los proveedores se supervisa mediante acuerdos sobre el nivel de servicios prestados o de indicadores clave de rendimiento. Asimismo, todos los proveedores han de cumplir con la normativa vigente en el Reino Unido en materia laboral (esclavitud, salario mínimo, igualdad, etc) y medioambiental.

[10] Con carácter general, se 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.

[11] Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales demás reglamentación y normativa, aplicable en el ámbito de esta Prevención.

Seguimiento y evaluación de proveedores

Valoración de la calidad de los servicios

En España, los pliegos determinan los mecanismos de seguimiento de cumplimiento de las cláusulas de los contratos, así como la imposición de penalidades en caso de incumplimiento. El Director del Expediente, responsable del seguimiento del contrato en ejecución, tiene como función vigilar, supervisar y comprobar que se cumplen los requisitos y niveles de calidad definidos en el pliego de prescripciones técnicas del expediente. Además, revisa y verifica la valoración que emite el contratista, y genera la correspondiente certificación de conformidad de ejecución, con la periodicidad establecida en el contrato.

En Aena Brasil se lleva a cabo una supervisión mensual de la ejecución de los trabajos. A tal efecto, el contratista remite, por vía digital, comprobantes de estar al corriente del pago de impuestos, y demás obligaciones incluidas en el contrato. En caso de incumplimiento, el contrato prevé la posibilidad de que se le retenga el pago.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton esta supervisión la llevan a cabo las áreas de servicio (Services Areas) que, a la finalización del contrato deben informar sobre el desempeño del proveedor. Este informe incluye además la valoración de la calidad de los servicios, suministros y obras ejecutados en el ejercicio.

Impactos negativos en la cadena de suministro

El sistema de evaluación de la Compañía permite identificar proveedores que pueden causar o causan un impacto negativo significativo a nivel ambiental o social, y actuar en consecuencia, de acuerdo con lo estipulado en los contratos, implementando medidas para mitigar estos impactos, que pueden ir desde un acuerdo de mejora con el proveedor hasta la finalización del contrato con el mismo.

Estudio de satisfacción de proveedores y clientes

El procedimiento de evaluación de la satisfacción del cliente de Aena describe la sistemática seguida en las unidades/ centros de la Compañía para evaluar el grado de satisfacción de los clientes, incluidos arrendatarios y contratistas. La principal herramienta empleada para la evaluación es la realización de encuestas, tras cuya valoración, se determinan e implementan las correspondientes acciones de mejora.

El Aeropuerto de Londres-Luton, desarrolla un sistema de mejora continua de sus procesos acreditado por el Instituto Colegiado de Suministros de Adquisiciones (CIPS). En 2020 ha recibido el premio al Equipo Nacional de Adquisiciones del Reino Unido.

5 Cuestiones sociales y relativas al personal

Aena ha mantenido su firme compromiso de proporcionar un entorno de trabajo de calidad y bienestar.

Igualdad de oportunidades y diversidad

Mecanismos específicos

- Plan de Igualdad
- Política de Discapacidad
- Código de Conducta
- Política de Responsabilidad Corporativa
- Política de selección de candidatos a Consejeros
- Manual del empleado del Aeropuerto de Londres-Luton
- Política de Discapacidad del Aeropuerto de Londres-Luton
- Estrategia de negocio responsable del Aeropuerto de Londres-Luton
- Código de Conducta Aena Brasil
- Plan de Igualdad Aena Brasil

Conciliación

- Mejoras sobre el mínimo legal: vacaciones, permisos por enfermedad grave o por nacimiento
- Flexibilidad horaria: padres con hijos con discapacidad o cambios de turno
- Ayudas al empleado: Programa de Atención al Empleado (PAE), ayudas económicas, programa de asistencia a empleados del Aeropuerto de Londres-Luton
- Medidas de desconexión laboral y trabajo a distancia

HITOS

Premio Vocento a la Igualdad

Participación en encuentros por la igualdad de género en el sector aeronáutico

Firma de protocolo LGTBI con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y REDI

Prácticas académicas para la inserción laboral juvenil

Participación en Ferias de Empleo de universidades

33% MUJERES EN EL CONSEJO

18 CONVENIOS EN VIGOR CON UNIVERSIDADES Y CENTROS DOCENTES

Salud y bienestar de los trabajadores

Medidas específicas emergencia sanitaria

- Seguridad en el trabajo: trabajo a distancia y adaptación de los centros.
- Prevención y cuidado: *kits* personales de protección, pruebas diagnósticas, evaluación médica a personal vulnerable
- Apoyo psicológico: creación del programa "Despegando Recursos"

+77.300 HORAS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD EN 2020

SIGNIFICATIVO DESCENSO EN 2020 EN EL NÚMERO DE ACCIDENTES

Promoción del talento y formación

- Plataforma de autoaprendizaje y aula virtual
- Decálogo "liderazgo en tiempos de crisis"
- Cursos de teletrabajo
- Formación preventiva covid-19
- Programa de *Mentoring*
- Programa de *Coaching*

Políticas que rigen el área de Recursos Humanos en materias de:

- Prevención de Riesgos Laborales
- Formación
- Comprobación de la Competencia
- Viajes
- Política de representación de directivos y gasto en combustible
- Política de Viviendas de directivos
- Compensación y beneficios del personal expatriado
- Bases del Sistema de Gestión del Desempeño
- Código de buenas prácticas: Externalización de servicios
- Discapacidad

Compromiso con los ODS

3 ODS 3 Salud y bienestar

4 ODS 4 Educación de calidad

5 ODS 5 Igualdad de género

8 ODS 8 Trabajo decente y crecimiento económico

16 ODS 16 Paz, justicia e instituciones sólidas

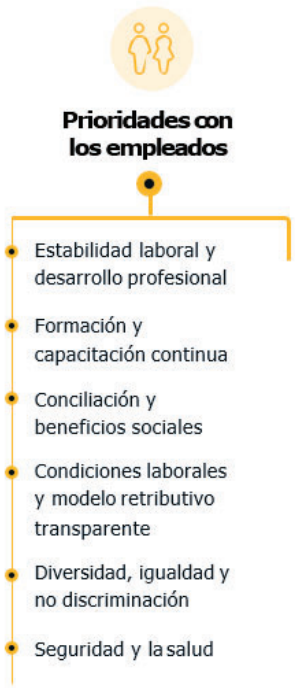
17 ODS 17 Alianzas para lograr los objetivos

Ante la gravedad de la crisis ocasionada por la pandemia, en 2020 la Compañía ha decidido participar de forma activa en la búsqueda de soluciones adaptadas a las circunstancias, aprovechando esta situación como una oportunidad para reforzar sus medidas de prevención, trabajo a distancia y digitalización, entre otras.

La Compañía ha volcado todos sus esfuerzos para garantizar la salud y seguridad –física y emocional- de los trabajadores, promover la conciliación de la vida laboral y personal, y minimizar el impacto de la pandemia en todos sus profesionales. La gestión del "talento", ha constituido igualmente una prioridad y un pilar básico para la gestión y desempeño de la organización.

El equipo ha estado al máximo de su capacidad para garantizar la actividad aeroportuaria, demostrando, una vez más, su compromiso, flexibilidad y preparación.

Aena encara la nueva normalidad –en la que repuntan el desarrollo de nuevas tecnologías y formas de trabajar- asimilando y reforzando lo aprendido.



La Dirección de Organización y Recursos Humanos es la responsable de promover un entorno laboral de calidad y coordinar todas las actuaciones en relación a la gestión de personas para mantener los más altos niveles de motivación y compromiso, retener el talento y asumir los nuevos retos de la Compañía, para lo que se dispone de distintas herramientas:

- Aena S.M.E., S.A. y SCAIRM. Además de la legislación en materia laboral, resulta de aplicación el I Convenio Colectivo de Grupo Aena[1], vigente hasta el 31 de diciembre de 2021 (BOE de 20 de diciembre de 2011) y el Sistema de Gestión Integrado de Aena.
- Aena Desarrollo Internacional. Resulta de aplicación el Convenio Colectivo de Oficinas y Despachos de la Comunidad de Madrid.
- Aeropuerto de Londres-Luton. Todos los empleados del aeropuerto se rigen por diversas políticas de recursos humanos, el código de conducta y un manual que cubre todos los aspectos del empleo. Todas estas políticas se han creado conforme a la legislación de Reino Unido, principalmente la Ley de Derechos laborales de 1996.
- Aeroportos do Nordeste de Brasil. Resulta de aplicación el Primer Acuerdo Colectivo, firmado el 23 de julio de 2020.

Para abordar los retos actuales de carácter técnico (transformación digital, talento, salud y seguridad, etc.) o regulatorios, el Plan Estratégico 2018-2021 contiene una línea específica de actuación en materia de recursos humanos que pone el foco en la captación y retención del talento, el desarrollo de las capacidades necesarias, y el apoyo a la transformación digital.

A lo largo del año 2020, la evolución y desarrollo de los objetivos corporativos de este Plan se han visto parcialmente alterados por la irrupción de la covid-19 y los consecuentes requerimientos impuestos por la nueva realidad laboral, que han servido a la Compañía para desplegar multitud de actuaciones especialmente enfocadas en la protección de la salud y seguridad y el impulso de la transformación digital y cultural de los empleados. Todo ello ha permitido progresar en los compromisos que ya habían sido planteados, y en los surgidos fruto de la situación.

La Dirección de Organización y Recursos Humanos lleva a cabo las correspondientes tareas teniendo en cuenta las limitaciones originadas por la condición de Aena de empresa pública estatal, lo que supone restricciones a la contratación de personal y talento, tal y como se recoge en el mapa de riesgos de la Compañía. En este sentido la compañía, además del Plan de Sucesiones, cuenta con los Programas de Detección de Potencial y Employer Branding para mitigar los mencionados riesgos, entre otras medidas.

[1] El I Convenio Colectivo de Grupo Aena (BOE de 20 de diciembre de 2011) finaliza su vigencia el 31 de diciembre de 2021. Durante dicho año se va a llevar a cabo la negociación colectiva del II Convenio Colectivo de la entidad, que de acuerdo con la normativa española no podrá ser inferior en su conjunto al actual.

Empleo, igualdad y diversidad[2]

Ante la irrupción de la covid-19 en 2020, Aena ha priorizado el mantenimiento de los puestos de trabajo de sus empleados, una decisión alineada con el compromiso de la Compañía de proporcionar un entorno de trabajo de calidad. Esto viene avalado por los datos de plantilla total a finales de 2020, compuesta por 8.771 profesionales, 1,2% menos que el año anterior, de los que el 94,3% de los puestos son de carácter fijo, y el 96% realiza su trabajo a jornada completa. Además, del total de la plantilla, el 36,1% son mujeres.

La mayoría de los empleados se concentran en España -Madrid, Canarias, Cataluña, Andalucía, Baleares- y en Reino Unido –Londres.

Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo (a 31 de diciembre)*

	2019					2020				
	Plantilla total	Fijo		Temporal		Plantilla total	Fijo		Temporal	
		Jornada parcial	Jornada completa	Jornada parcial	Jornada completa		Jornada parcial	Jornada completa	Jornada parcial	Jornada completa
Aena, SME, S.A. (España)	7.867	218	6.850	80	719	7690	165	7.031	51	443
Aena Sociedad Concesionaria del AIRM S.M.E., S.A. (España)	80	0	76	0	4	79	0	76	0	3
ADI, SME, S.A. (España)	24	2	18	1	3	24	1	21	0	2
Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido)	851	77	774	0	0	706	123	583	0	0
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (Brasil)	56	0	56	0	0	272	0	270	0	2
Total	8.878	297	7.774	81	726	8.771	289	7.981	51	450

(*) Todos los trabajadores –salvo aquellos que disponen de reducción de jornada- tienen contratos a jornada completa.

[2] Todos los datos presentados corresponden a cierre de ejercicio, 31 de diciembre de 2020, 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.

Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional (a 31 de diciembre)

2020

	Aena, S.M.E., S.A. (España)						Aena Sociedad Concesionaria del AIRM S.M.E., S.A. (España)						ADI, S.M.E., S.A. (España)						TOTAL ESPAÑA					
	< 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	0	1	2	4	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	4	5
Directivos y Titulados	0	0	390	458	443	558	0	0	2	3	3	9	0	0	1	3	3	9	0	0	393	464	449	576
Coordinadores	0	0	70	171	256	669	0	0	0	1	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	70	172	257	675
Técnicos	0	0	430	1.225	965	1.621	0	0	8	19	4	18	0	0	0	0	0	0	0	0	438	1.244	969	1.639
Personal de apoyo	0	0	100	74	122	127	0	0	0	1	1	2	0	0	4	0	3	1	0	0	104	75	126	130
Total	**0**	**0**	**991**	**1.930**	**1.790**	**2.979**	**0**	**0**	**10**	**24**	**9**	**36**	**0**	**0**	**5**	**3**	**6**	**10**	**0**	**0**	**1.006**	**1.957**	**1.805**	**3.025**

2020

	Aeropuerto de Londres-Luton						Aena 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	
	F	M	**F**	**M**	**F**	M	**F**	M	**F**	**M**	**F**	M	**F**	**M**	**F**	**M**	**F**	**M**
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**1**	**2**	**4**	**5**
Directivos y Titulados	0	0	9	26	7	18	0	0	5	16	3	4	**0**	**0**	**407**	**506**	**459**	**598**
Coordinadores	0	0	4	12	8	11	0	0	11	33	0	2	**0**	**0**	**85**	**217**	**265**	**688**
Técnicos	0	0	7	27	7	25	0	0	16	81	0	3	**0**	**0**	**461**	**1.352**	**976**	**1.667**
Personal de apoyo	20	16	145	196	67	101	5	2	39	42	1	9	**25**	**18**	**288**	**313**	**194**	**240**
Total	**20**	**16**	**165**	**261**	**89**	**155**	**5**	**2**	**71**	**172**	**4**	**18**	**25**	**18**	**1.242**	**2.390**	**1.898**	**3.198**

Promedio anual de contratos según su tipología* por sexo, edad, y clasificación profesional en 2020 (consolidada)

	2019						2020**					
	FIJO		TEMPORAL		TOTAL		FIJO		TEMPORAL		TOTAL	
	Tiempo completo	Tiempo parcial	Tiempo completo	Tiempo parcial	Tiempo completo	Tiempo parcial	Tiempo completo	Tiempo parcial	Tiempo completo	Tiempo parcial	Tiempo completo	Tiempo parcial
Masculino	4.909	151	457	24	5.366	175	5.239	122	320	20	5.559	142
Femenino	2.528	270	299	53	2.827	322	2.782	235	199	45	2.981	280
Total por sexo	**7.437**	**421**	**756**	**77**	**8.193**	**497**	**8.021**	**356**	**519**	**65**	**8.540**	**422**
Alta dirección	11	0	0	0	11	0	12	0	0	0	12	0
Otros directivos y titulados	1.645	52	90	3	1.735	55	1.897	32	41	0	1.938	32
Coordinadores	1.129	32	1	0	1.130	31	1.236	19	1	0	1.237	19
Técnicos	3.782	161	574	56	4.356	217	3.953	118	416	48	4.369	166
Personal de Apoyo	870	176	91	18	961	194	923	188	61	17	984	205
Total por categoría profesional	**7.437**	**421**	**756**	**77**	**8.193**	**497**	**8.021**	**356**	**519**	**65**	**8.540**	**422**
Mayores de 45 años	4.292	183	205	22	4.497	205	4.658	165	174	23	4.832	188
25 a 45 años	3.072	217	545	54	3.617	271	3.330	174	344	42	3.674	216
Menores de 25 años	73	20	6	1	79	21	33	17	1	0	34	17
Total por edad	**7.437**	**420**	**756**	**77**	**8.193**	**497**	**8.021**	**356**	**519**	**65**	**8.540**	**422**

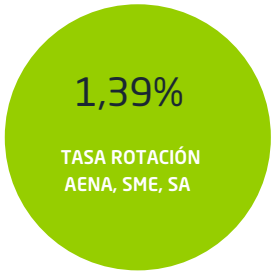
(*) Nota: Datos agregados de la plantilla total consolidada.

(**) En el cálculo de la plantilla media de Aena SME SA (7.779) se han tenido en cuenta los empleados que se encontraban en Expediente de Regulación Temporal de Empleo durante el año 2020, al estar percibiendo nómina de Aena hasta completar el 100% de sus retribuciones. La plantilla media, aplicando el criterio recogido en la respuesta 221/20 del ICAC, asciende a 7.766.

Tasa de rotación* de personal por edad, sexo y región

Tasa de rotación (%)	AENA S.M.E. SA			SCAIRM			ADI			LLA			Aena Brasil		
	2020														
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayores de 45	0,83%	1,63%	1,33%	0%	2,86%	2,38%	0%	0%	0%	17,9%	40,0%	26,0%	0,00%	1,04%	0,73%
Entre 25 y 45	0,76%	1,85%	1,46%	0%	3,85%	2,63%	0%	0%	0%	15,5%	26,4%	19,8%	7,50%	10,41%	9,55%
Menores de 25	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	32,6%	26,5%	29,2%	0,00%	0,00%	0,00%
Total	**0,80%**	**1,72%**	**1,39%**	**0%**	**3,28%**	**2,50%**	**0%**	**0%**	**0%**	**17,0%**	**31,0%**	**22,60%**	**7,5%**	**11,5%**	**10,3%**

(*) Rotación: Número de empleados que abandonan la organización, voluntariamente o por causa de despido, jubilación o fallecimiento estando en servicio activo.



Respondiendo a razones de fuerza mayor derivadas de la emergencia sanitaria, Aena ha realizado un ERTE que afecta a menos del 0,5% de los puestos de trabajo -directamente vinculados al incremento de la actividad que se registra normalmente en la temporada de verano y que, en 2020, por las circunstancias sanitarias, no se ha producido-. En cualquier caso, Aena complementó los ingresos de las personas trabajadoras afectadas por el expediente de regulación de empleo hasta el 100% del importe equivalente a su salario habitual.

Expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE)

	Temporal		Fijo		Total	% sobre plantilla total
	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre		
Aena, SME, S.A. (España)	4	5	4	18	**31**	**0,4%**
Aena Sociedad Concesionaria del AIRM S.M.E., S.A. (España)	0	0	0	0	**0**	**0**
ADI, SME, S.A. (España)	0	0	0	0	**0**	**0**
Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido)	0	0	0	0	**0**	**0**
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (Brasil)	0	0	0	0	**0**	**0**
Total	**4**	**5**	**4**	**18**	**31**	**0,4%**

Despidos por sexo, edad, categoría profesional y región

2019*

	Aena, SME, S.A. (España)						Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido)						Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (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**	
	H	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	**M**	**H**	**M**	**H**	M
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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**1**
Coordinadores	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**
Técnicos	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	**0**	**1**	**1**	**1**	**0**	**0**
Personal de apoyo	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**	**0**
Total	**0**	**0**	**2**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**0**	**2**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**2**	**5**	**0**	**2**

(*) En 2019 no se produjo ningún despido ni en SCAIRM, ni en ADI.

2020*

	Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido)						Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (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**	
	H	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	**M**	**H**	**M**	**H**	**M**
Alta Dirección	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	1	0	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**
Coordinadores	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Técnicos	0	0	3	0	1	0	1	0	6	0	0	0	**0**	**0**	**10**	**0**	**1**	**0**
Personal de apoyo	0	1	6	7	4	2	0	0	5	2	0	0	**0**	**1**	**11**	**9**	**4**	**2**
Total	**0**	**1**	**9**	**7**	**5**	**2**	**1**	**0**	**11**	**2**	**1**	**0**	**0**	**1**	**21**	**9**	**6**	**2**

(*) En 2020 no se produjo ningún despido en Aena, SCAIRM, ni en ADI.

Contrataciones por sexo, edad, categoría profesional y región*

2020

	Aena, SME, S.A. (España)						Aena Sociedad Concesionaria del AIRM S.M.E., S.A. (España)						ADI, SME, S.A. (España)						Total España					
	< 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**	
	H	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	**M**	**H**	**M**	**H**	M
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	29	32	8	5	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	30	32	9	5
Coordinadores	0	0	1	0	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	3
Técnicos	0	0	73	27	27	13	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	27	27	13
Personal de apoyo	0	0	12	11	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	12	11	0	4
Total	**0**	**0**	**115**	**70**	**39**	**24**	**0**	**0**	**3**	**0**	**1**	**1**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**119**	**70**	**40**	**26**

549 NUEVAS CONTRATACIONES EN EL GRUPO CONSOLIDADO

255 NUEVAS CONTRATACIONES EN ESPAÑA

50 NUEVAS CONTRATACIONES AEROPUERTO LONDRES-LUTON

244 NUEVAS CONTRATACIONES AENA BRASIL

2020

	Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido)						Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (Brasil)						TOTAL					
	< 25 años		25 - 45 años		> 45 años		< 25 años		25 - 45 años		> 45 años		**< 25 años**		**Entre 25 y 45 años**		**> 45 años**	
	H	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M	**H**	M
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**
Directivos y Titulados	0	0	1	2	1	0	0	0	7	2	3	0	**0**	**0**	**38**	**36**	**13**	**5**
Coordinadores	0	0	1	0	0	2	0	0	28	6	3	0	**0**	**0**	**30**	**6**	**7**	**5**
Técnicos	0	0	1	0	0	0	0	0	75	18	4	0	**0**	**0**	**152**	**45**	**31**	**13**
Personal de apoyo	2	4	10	13	9	4	2	4	45	39	7	1	**4**	**8**	**67**	**63**	**16**	**9**
Total	**2**	**4**	**13**	**15**	**10**	**6**	**2**	**4**	**155**	**65**	**17**	**1**	**4**	**8**	**287**	**150**	**67**	**33**

(*) La información relativa a las nuevas contrataciones en 2019 puede consultarse en el Informe de Responsabilidad Corporativa de Aena 2019, disponible en http://www.aena.es/csee/ccurl/234/232/Libro_SPA_interactivo_v4_VF.pdf

Modelo retributivo y brecha salarial

El modelo retributivo de la Compañía está basado eblos principios de igualdad y no discriminación -entendiéndose ésta en su término más amplio (sexo, edad, nacionalidad, etc)-, en las normas legales aplicables, e incorpora los estándares y principios de las mejores prácticas nacionales e internacionales en la materia.

Este sistema combina:

- Salario fijo, establecido de acuerdo al nivel profesional, la ocupación, y la función y el nivel de responsabilidad individual.
- Variable a corto plazo, ligado a los resultados de la evaluación del desempeño y los logros alcanzados por los empleados.

La Compañía a través de su sistema de retribuciones promueve un trato igualitario para los empleados, no instaurando diferencias por razón de género ni personales de cualquier otro tipo.

En Brasil en 2020, la remuneración variable se debió al logro de las metas establecidas en el SGD, Sistema de Gestión de Desempeño. Se definieron metas de la empresa, metas del puesto y metas de valores para todos los empleados que ejercen las funciones de coordinador, gerentes y directores.

En cuanto al Aeropuerto de Londres-Luton, dentro de cada categoría se engloban diferentes ocupaciones, cada una de ellas tiene un salario base (no incluye variables) igual para hombres y mujeres y rangos de edad.

Paralelamente, la Compañía ofrece a sus profesionales productos como seguro médico, seguro de vida, plan de pensiones, y cheques restaurante, entre otros. En 2020, en la sociedad dominante se han destinado un total de 1,4 millones de euros a ayudas sociales para empleados destinadas a cubrir gastos de ayudas estudios hijos, a la conciliación (campamentos y escuelas infantiles), a la salud, nacimientos y discapacidad excepcional, etc. En el Aeropuerto de Londres-Luton los empleados tienen derecho a una cobertura médica privada que puede incluir cobertura para hasta 6 hijos dependientes.

La remuneración por categoría profesional en AENA S.M.E., SA, SCAIRM es pública y puede consultarse en las tablas salariales recogidas en el Anexo II del Convenio Colectivo de Aena[3]. Como se detalla en el Anexo II de Convenio Colectivo, a este salario se unen otros complementos aplicables (ocupación nocturnidad, jornada, etc.). Esta remuneración se aplica independientemente del sexo, y edad; es decir, a misma clasificación profesional, corresponde igual valor.

En el caso de ADI, es igualmente pública y puede consultarse en las tablas salariales recogidas en el Convenio Colectivo de Oficinas y Despachos de la Comunidad de Madrid. A este salario publicado en el Anexo I de Convenio Colectivo, se unen otros complementos aplicables (actividad, disponibilidad, etc.).

En cuanto al Aeropuerto de Londres-Luton, dentro de cada categoría se engloban diferentes ocupaciones. Cada una de ellas tiene un salario base igual para hombres y mujeres y rangos de edad. Se hace un pago de bonificación de la misma cantidad para cada empleado, independientemente de la ocupación, una vez que se alcanzan los 2 años de servicio.

A pesar de la crisis provocada por la pandemia en el mercado laboral y la fuerte caída de la actividad de la Compañía, Aena ha mantenido intactas las condiciones salariales de sus empleados

[3] https://www.boe.es/boe/dias/2019/10/30/pdfs/BOE-A-2019-15581.pdf

Remuneraciones medias y su evolución por clasificación profesional

	AENA SME Y SCAIRM*			ADI		
Categoría profesional	Nivel profesional*	Importe anual		Nivel profesional	Importe anual	
		2020**	2019		2020	2019
Directivos y Titulados	A	24.056,64	24.056,64	1	18.095,00	18.095,00
	B	20.240,16	20.240,16	2	17.497,38	17.497,38
Coordinadores	C	17.960,64	17.960,64	-	-	-
Técnicos	D	15.803,52	15.803,52	-	-	-
Personal de apoyo	E	14.987,40	14.987,40	5	14.997,48	14.997,48
	F	14.302,80	14.302,80	6	14.399,87	14.399,87

(*) Clasificación nivel profesional de acuerdo a las tablas retributivas publicadas en el Convenio Colectivo.
(**) Se encuentra pendiente de aplicación la revisión salarial recogida en el Real Decreto-Ley 2/2020, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector.

En 2020, a pesar de la crisis provocada por la pandemia en el mercado laboral, y la fuerte caída de la actividad de la Compañía, Aena ha realizado un esfuerzo para garantizar las condiciones salariales de la plantilla.

El Aeropuerto de Londres-Luton no ha implementado un aumento salarial para noviembre de 2019-20 y desde noviembre de 2020. Se propone que las negociaciones salariales se retomen nuevamente con el sindicato en mayo de 2021. Para Aena Brasil, al ser 2020 el primer año de operación, no se calcula dicho incremento.

Retribución variable

Asimismo, existe un porcentaje de retribución variable en función de los objetivos, cuyo cumplimiento es evaluado mediante un Sistema de Gestión del Desempeño. Este sistema contiene, entre otros, objetivos de eficiencia y rentabilidad, sociales y ambientales (Capítulo IX). El porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo ha ascendido en 2020 al 14% sobre el total de la plantilla.

AENA S.M.E., S.A: en el caso del personal de estructura (conformado por los mandos intermedios y directores) la retribución variable alcanza un 4,85% sobre el total de su retribución bruta. Para el resto de personal se sitúa en el 2,23%.

SCAIRM: en el caso del personal de estructura retribución variable alcanza un 4,78% sobre el total de su retribución bruta. Para el resto de personal se sitúa en el 2,24%.

ADI: la retribución variable alcanza un 9,79% en el caso de personal de estructura y un 7,02% para el resto del personal.

Aeropuerto de Londres-Luton: actualmente, no tiene formalizado un sistema de gestión del desempeño, será una prioridad para los próximos años.

Aena Brasil: en los aeropuertos de Aena en Brasil, la remuneración variable tiene distintos porcentajes por categoría de puestos, desde el 10% al 40% de la retribución anual del empleado.

Brecha salarial

En Aena no existen diferencias retributivas por razones de sexo. El modelo retributivo de Aena y las tablas salariales que se recogen en el I Convenio Colectivo de la Compañía incluyen las retribuciones de los empleados, garantizando la no discriminación por razón de sexo, o ninguna otra razón.

El Real Decreto 902/2020, de 13 de octubre, de igualdad retributiva entre mujeres y hombres incluye, entre otras, las normas generales sobre la valoración de puestos y el registro retributivo. En este sentido, Aena, está trabajando en analizar y desarrollar las herramientas necesarias para la aplicación de dicho Real Decreto, que entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado, es decir, el 14 de abril de 2021.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, de la tabla de retribuciones medias por sexo, edad y categoría profesional, se extrae una brecha salarial del 26%. No obstante, como ha sido indicado, aunque los datos cuantitativos de media salarial arrojen la existencia de dicha brecha, no existe discriminación salarial por razones de sexo, ni edad[4]

De la diferencia de retribuciones medias, de los datos de Brasil, se desprende una brecha salarial del 8,1%.

Remuneraciones medias por sexo, edad, categoría profesional y región (euros)

Aeropuerto de Londres-Luton	2019							
	Mujer				Hombre			
	< 25 años	Entre 25 y 45 años	> 45 años	Remuneración media	< 25 años	Entre 25 y 45 años	> 45 años	Remuneración media
Directivos y Titulados	0	67.724	69.622	68.809	56.961	64.171	65.199	64.342
Coordinadores	37.535	45.406	40.617	41.424	37.893	51.875	52.569	51.661
Técnicos	0	0	0	0	37.028	51.633	43.435	45.924
Apoyo	20.012	25.268	21.383	22.488	22.857	27.482	29.163	28.037
Total general	**14.387**	**34.600**	**32.906**	**33.180**	**38.685**	**48.790**	**47.592**	**47.491**
	2020							
	Mujer				**Hombre**			
	< 25 años	Entre 25 y 45 años	> 45 años	Remuneración media	< 25 años	Entre 25 y 45 años	> 45 años	Remuneración media
Directivos y Titulados	0,00	86.424,13	68.246,49	78.471,41	0,00	73.982,71	93.151,05	82.139,45
Coordinadores	0,00	45.755,68	41.624,00	43.001,23	0,00	50.814,59	52.224,98	51.489,13
Técnicos	0,00	45.035,43	30.559,35	37.797,39	0,00	46.650,01	53.049,75	49.593,89
Personal de apoyo	16.873,17	23.499,14	27.218,52	24.002,07	19.276,40	30.497,01	29.238,47	29.514,18
Total	**16.873,17**	**28.384,62**	**32.003,08**	**28.719,71**	**19.276,40**	**37.600,68**	**42.649,84**	**38.733,62**

Nota: Tipo de cambio Euro/Libra en 2019: 0,8778

Tipo de cambio Euro/Libra en 2020: EURvsGBP= 0,88970

[4] El gobierno británico requiere a las empresas informar sobre la brecha entre los salarios de hombres y mujeres, sin embargo, en referencia a los datos de 2020, debido a la pandemia de la covid-19, este requisito de momento se encuentra suspendido).

Puede consultarse en la página del gobierno de Reino Unido y en la página del Aeropuerto de Londres-Luton.

- https://gender-pay-gap.service.gov.uk/Employer/MZGnz73O
- https://www.gov.uk/government/news/employers-do-not-have-to-report-gender-pay-gaps

Remuneraciones medias por sexo, edad, categoría profesional y región (euros)

Aena Brasil	2020 (*)							
	Mujer				Hombre			
	< 25 años	Entre 25 y 45 años	> 45 años	Remuneración media	< 25 años	Entre 25 y 45 años	> 45 años	Remuneración media
Alta Dirección	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Directivos y Titulados	0,00	60.053,64	37.308,08	51.524,05	0,00	54.430,65	63.374,49	56.219,42
Coordinadores	0,00	22.980,20	0,00	22.980,20	0,00	23.328,99	21.581,56	23.229,13
Técnicos	0,00	4.480,05	0,00	4.480,05	0,00	4.480,05	4.480,05	4.480,05
Personal de apoyo	6.431,73	8.276,42	6.273,42	8.026,94	7.928,84	10.095,52	12.467,18	10.416,49
Total	**6.431,73**	**13.345,23**	**29.549,41**	**13.723,35**	**7.928,84**	**14.114,20**	**23.461,44**	**14.926,07**

EURvsBRL= 5,8943
(*) Debido a la adquisición en marzo de 2019 de la gestión de 6 aeropuertos del Nordeste de Brasil (ANB) y su puesta en marcha en enero de 2020, no se puede facilitar información detallada sobre este extremo respecto al ejercicio 2019.

Comparación entre el salario mínimo Aena y salario mínimo interprofesional[5]

Actualmente, el salario mínimo de Aena es superior al salario mínimo en todos los países en los que opera el grupo:

- En España, Aena supera la cuantía establecida legalmente para el salario mínimo interprofesional, que está establecido en el Real Decreto 231/2020, de 4 de febrero, en 13.300 €. De acuerdo con las tablas salariales recogidas en el Anexo II del Convenio Colectivo, y tomando como referencia el importe del salario de nivel profesional correspondiente a la categoría profesional más baja (multiplicado por 12 pagas y añadiéndole la cuantía adicional de 2 pagas extras), se obtiene un salario anual de 17.489,42 €, lo que representa un 31,5% sobre el Salario Mínimo Interprofesional. Cabe además destacar que los trabajadores perciben los complementos salariales y extrasalariales que les correspondan dependiendo de su antigüedad, ocupación, centro de trabajo y tipo de jornada.

Por su parte, el Aeropuerto del Londres-Luton cumple con todos los requisidos de salario mínimo y digno (*minimum&living wage*) establecidos por el gobierno de Reuno Unido, que actualmente está establecido en:

- **Salario mínimo nacional (por hora):** 4,55 £ si es menor de 18 años; 6,45 £ si tienes entre 18 y 20 años; 8,20 £ si tienes entre 21 y 24 años.
- **Salario digno nacional:** 8,72 £ para cualquier persona mayor de 25 años

Además, el Aeropuerto se ha comprometido a conseguir la acreditación a través de la Real Living Wage Foundation. El *real living wage* no es obligatorio según la legislación del Reino Unido, sin embargo, se considera un compromiso claro para

[5] Nota: Excepto persona mejor pagada.
Nota: Tipo de cambio Euro/Libra en 2020: EURvsGBP= 0,88970
Nota: Tipo de cambio Euro/ Real Brasileño en 2020: 5,8943

Nota: Se consideran ubicaciones con operaciones significativas todos aquellos países en los que Aena tiene presencia, es decir, aquellos en los que se ubican todas las empresas participadas sobre las que Aena tiene el control de la gestión.

mejorar el salario de los peor pagados. En 2020, el salario vital real se fijó en £ 9,50 por hora.

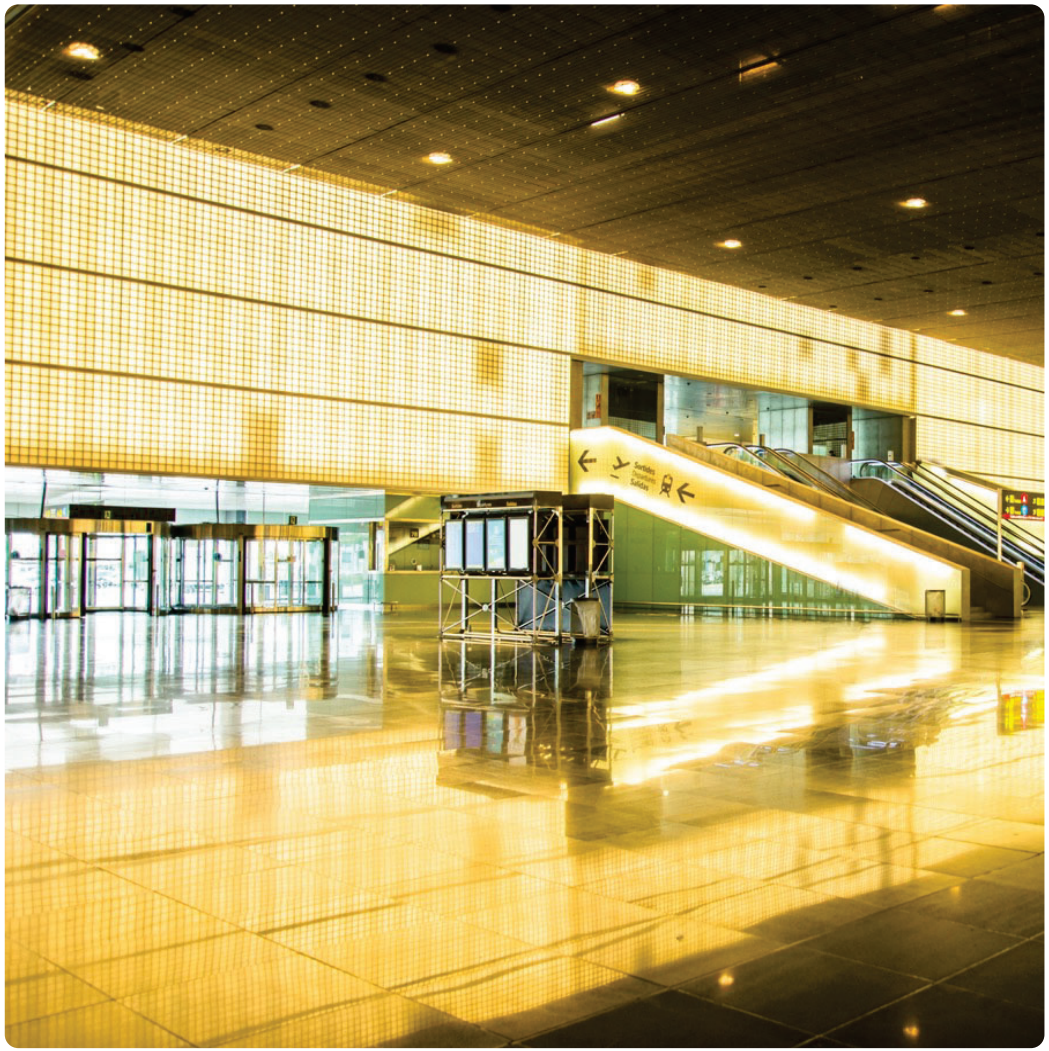
Actualmente, a todos los empleados del Aeropuerto de Londres-Luton se les paga por encima de esta cantidad, y actualmente se está trabajando para garantizar el cumplimiento a través de la cadena de suministro, lo que conduciría a obtener la acreditación.

- En Brasil, el salario interprofesional es R$ 1.100,00 y en Aena Brasil el salario más bajo es R$ 1.981,00.

Oportunidades de movilidad interna

Además de los cambios temporales de ocupación para la realización de funciones de superior categoría, existen procesos de provisión interna que posibilitan la promoción de las personas trabajadoras de Aena. Estos procesos de promoción interna vienen regulados en el Convenio Colectivo y ofrecen la posibilidad a todos los trabajadores de progresar en su carrera profesional, ofertando la totalidad de las plazas autorizadas de niveles C al F (coordinadores, técnicos y apoyo) a la promoción y desarrollo interno de los trabajadores antes de acudir a la selección en fuentes externas, y en el caso de niveles A y B (titulados), el 51% de las plazas ofertadas. Con carácter general, cada dos años se realizan convocatorias de promoción interna.

El Aeropuerto de Londres-Luton garantiza que todos los empleados tengan acceso a todas las vacantes internas, que son enviadas por correo electrónico, se comunican en los briefings semanales y más recientemente en el sistema de comunicación interna. Para ello, se solicita a los trabajadores que completen un formulario de solicitud interno, con el respaldo de su gerente de línea y, si el empleado tiene las habilidades y experiencia requeridas, se incluye en el proceso de evaluación y entrevista.



Conciliación

Para materializar el compromiso con la igualdad y la búsqueda del equilibrio entre la vida profesional y personal, la Compañía cuenta con medidas específicas de conciliación en los diferentes países en los que opera.

Todas estas actuaciones han sido acordadas con los representantes legales de los trabajadores. En lo que respecta a las medidas ya asentadas en la empresa, destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de sus deberes por parte de ambos progenitores, destacan:

Permisos

- Mejora de los permisos retribuidos por nacimiento, enfermedad grave de familiares, lactancia.
- Mejora de los días de vacaciones (23 días laborables).
- Compensación de festivos que coincidan en sábado.
- Días de asuntos propios / Asuntos propios por horas (personal de jornada normal).
- Días de vacaciones por antigüedad. (A partir de los 20 años de servicio, un día adicional por cada 5 años de servicio).
- Permiso retribuido del 24 y 31 diciembre.

En el Aeropuerto de Londres-Luton:

- Licencia pagada por maternidad, paternidad y adopción.
- Vacaciones anuales que incluyen 5 días por encima de los requisitos exigidos por el gobierno.
- Licencia parental de emergencia de hasta 5 días, más cumplimiento de la licencia parental exigida por el gobierno.

Flexibilidad horaria

- Jornada intensiva en periodo vacacional (tres meses).
- Dos horas de flexibilidad diaria para padres con hijos con discapacidad.
- Horario flexible de entrada y salida.
- Posibilidad de cambios de servicio para el personal de jornada a turnos.

En el Aeropuerto de Londres-Luton:

- Posibilidad de solicitar trabajo flexible, que puede incluir trabajo a tiempo parcial, trabajar desde casa o trabajar en horarios de inicio y finalización modificados.

Ayudas al empleado

- 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 al Empleado de Aena (PAE). 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.

En el Aeropuerto de Londres-Luton:

- Los beneficios incluyen seguro médico privado para toda la familia.

En todas las sociedades del Grupo se dispone asimismo de protocolos de actuación para atender situaciones especiales, como las incluidas en el Programa de Apoyo Emocional y Prevención y Tratamiento de Conductas Adictivas, o para resolver de forma dialogada posibles conflictos de índole laboral.

Durante el año 2020, en contexto covid-19, a través del Programa de Atención al Empleado se han atendido demandas específicas de los empleados relacionadas con situaciones familiares, asesoría médica, gestión de cancelaciones de viajes y contratos de servicio doméstico, orientación emocional a menores, orientación jurídica y de consumo, gestión documental y apoyo emocional en situaciones de duelo, así como otros requerimientos destinados en cualquier caso a mejorar el bienestar físico o emocional de los empleados.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con un programa de asistencia disponible para todos los empleados y sus familias. Se trata de un servicio confidencial que incluye asesoramiento personal y asistencia legal si es necesario.

Empleados que se han acogido a permisos de paternidad/maternidad

	AENA S.M.E., S.A.				SCAIRM				ADI				LLA				Aena Brasil				Total	
	2019		2020		2019		2020		2019		2020		2019		2020		2019		2020		2019	2020
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Maternidad	0	49	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	15	0	0	0	1	**67**	**50**
Paternidad	131	0	133	0	2	0	1	0	0	0	0	0	15	0	11	0	0	0	10	0	**148**	**155**
Adopción/ acogimiento	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	**0**
Descanso Paternal	3	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**3**	**5**
Total	**135**	**49**	**138**	**34**	**2**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**	**18**	**11**	**15**	**0**	**0**	**10**	**1**	**219**	**210**

Empleados que han regresado al trabajo después de terminar el permiso parental

	AENA S.M.E., S.A.				SCAIRM				ADI				LLA				Aena Brasil				Total	
	2019		2020		2019		2020		2019		2020		2019		2020		2019		2020		2019	2020
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F		
Maternidad	0	35	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	15	0	0	0	0	**53**	**45**
Paternidad	113	0	111	0	2	0	0	0	0	0	0	0	15	0	11	0	0	0	10	0	**130**	**132**
Adopción/ acogimiento	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**1**	**0**
Descanso Paternal	3	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**3**	**5**
Total	**117**	**35**	**116**	**30**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**15**	**18**	**11**	**15**	**0**	**0**	**10**	**0**	**187**	**182**

87%

Tasa de regreso al trabajo de empleados que se acogieron al permiso parental por sexo en 2020

	Nº empleados regresaron al trabajo			Nº empleados deben regresar al trabajo			Tasa de regreso al trabajo*		
	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total	Masculino	Femenino	Total (%)
Maternidad	0	45	45	0	50	50	-	**90%**	**90%**
Paternidad	132	0	132	155	0	155	**85,2%**	-	**85%**
Adopción/ acogimiento	0	0	0	0	0	0	-	-	-
Descanso Paternal	5	0	5	5	0	5	**100,0%**	-	**100%**
Total	137	45	182	160	50	210	**85,6%**	**90,0%**	**87%**

(*) 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.

Organización del tiempo de trabajo

- AENA S.M.E., SA, y SCAIRM: la organización del tiempo de trabajo está regulada por el I Convenio Colectivo, en el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.
- Aeropuerto de Londres-Luton: cumple con toda la legislación relacionada con las horas de trabajo, incluido el Reglamento de tiempo de trabajo de 1998. Esto permite a los empleados limitar su tiempo de trabajo a 48 horas por semana. Los empleados pueden solicitar trabajo flexible a través de las políticas favorables a la familia, que pueden incluir la reducción de las horas de trabajo. En algunos departamentos operativos, incluidos Seguridad y Carga, se permite la opción de contratos de horas mínimas que respaldan una mayor flexibilidad laboral en torno a los compromisos familiares.
- Aena Brasil: en lo relativo a la actividad de Aeroportos do Nordeste do Brasil, actualmente, se aplica lo establecido en la legislación brasileña, y en el primer Convenio Colectivo, que se firmó el 23 de julio de 2020.

Registro de la jornada y desconexión laboral

Como reflejo del compromiso de la Compañía con el cumplimiento de la jornada laboral y el control de la permanencia de sus empleados en el trabajo más allá de la jornada/horarios establecidos, antes de la aprobación del 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[6], Aena ya tenía establecido un sistema de registro de jornadas para España.

El Aeropuerto de Londres-Luton cumple con toda la legislación vigente relacionada con las horas de trabajo, incluido el Reglamento sobre el Tiempo de Trabajo de 1998. Esto permite a los empleados limitar su tiempo de trabajo a 48 horas por semana.

Durante 2020, la Compañía ha avanzado en el diseño de una aplicación, a la que los empleados en España pueden acceder desde la intranet para registrar diariamente la jornada realizada (fichaje de entrada y salida), consultar los movimientos diarios y extraer el histórico por períodos. Para hacer más accesible el enlace al portal, se les han facilitado varios documentos aclaratorios y un enlace directo.

En relación a la desconexión laboral y al trabajo a distancia, Aena está trabajando en la definición de ambas políticas internas.

Durante la pandemia, en Aena se han establecido medidas relacionadas con la desconexión laboral y el trabajo a distancia por motivos sanitarios. Igualmente, durante la crisis sanitaria, el Aeropuerto de Londres-Luton ha mantenido el compromiso de permitir a sus empleados trabajar de manera flexible siempre que ha sido posible, introduciendo niveles adicionales de flexibilidad (los empleados que no trabajan en áreas operativas han trabajado desde sus hogares, ofreciendo los equipos necesarios para garantizar su desempeño de manera eficaz y segura).

Por su parte, Aeroportos do Nordeste do Brasil está trabajando en la definición de la política de teletrabajo.

[5] Artículo 10 del 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, disponible en: https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2019-3481

Diversidad y no discriminación

Aena se adhiere al Pacto Mundial de Naciones Unidas (Global Compact), trasladando a la gestión los Diez Principios universalmente aceptados para promover el desarrollo sostenible en las áreas de derechos humanos y laborales, medio ambiente y anticorrupción.

El compromiso y la apuesta por la diversidad y la inclusión se entiende desde el sentido más amplio y plural. La Compañía suscribe un fuerte compromiso con la defensa de la identidad, dignidad e igualdad, tanto a nivel interno con sus trabajadores, como externo, haciéndolo extensible a su cadena de suministro y en los servicios que ofrece, y la eliminación de la discriminación en el empleo.

Este compromiso con la diversidad y la no discriminación, en todas sus vertientes, queda reflejado en el propio modelo de gestión de la compañía, que promueve la defensa de principios básicos como la identidad, la singularidad, y la dignidad de todas las personas, y la erradicación de la discriminación en el empleo. Dicho modelo de gestión está reforzado con distintas normas y herramientas, que constituyen el marco de actuación en estas materias, y entre las que se pueden destacar:

Empleados

- Rechazo ante cualquier tipo de discriminación por razón de raza, nacionalidad, edad, origen social, sexo, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquiera otra condición personal, física o social.
- Equipos caracterizados por sus múltiples competencias, habilidades, experiencias, conocimientos, valores y actitudes.
- Especial atención a colectivos que se encuentran en situación de vulnerabilidad, para lo que se llevan a cabo actuaciones específicas, como la integración de los jóvenes en el mercado laboral, o la contratación de servicios a centros especiales de empleo.
- Se incorporan todas las recomendaciones que resulten objetivamente necesarias para que los trabajadores con discapacidad puedan desarrollarse profesionalmente en igualdad de condiciones.

Cadena de suministros

- Respeto de los principios de transparencia, no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores.
- Aena exige que todos los profesionales y contratistas se adhieran a las prácticas de salud y seguridad de la Compañía, promuevan la igualdad de oportunidades en sus compañías, y asuman el compromiso de superar el salario mínimo en la retribución profesional de todos sus empleados, entre otros.

Servicios

- Adaptación de las instalaciones aeroportuarias para hacerlas de todos y para todos.
- Servicio de calidad que garantiza que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo, sea cual sea su grado de discapacidad.
- Lenguaje inclusivo a través de la megafonía.

Asimismo, en materia de diversidad y no discriminación, asume el compromiso con la aplicación, entre otros, del contenido de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)

- AENA SME, SA,AIRM
- AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON
- AENA BRASIL

Plan de Igualdad

Incluido en el propio Convenio, y supervisado por la Comisión Paritaria, formada a partes iguales por Aena y los sindicatos mayoritarios, presta especial atención a la prevención del acoso sexual, disponiendo de un protocolo específico para la gestión de denuncias.

Política de selección de candidatos a Consejeros

Vela, favorece y asegura una correcta selección de candidatos para el Consejo de Administración, en el que prevalezca y se priorice la diversidad de conocimientos, experiencias y género.

Política de Responsabilidad Corporativa

Incluye, entre los principios de actuación en los que se fundamenta la responsabilidad corporativa de la organización: (i) proporcionar un entorno laboral seguro y saludable, caracterizado por la igualdad de oportunidades y la no discriminación, el fomento de la diversidad, la gestión del talento, y la conciliación de la vida profesional y personal; (ii) trasladar los criterios de responsabilidad corporativa a la gestión de la cadena de valor, fomentando la inclusión de cláusulas sociales, entre ellas en materia de igualdad y diversidad, en la contratación, así como las prácticas responsables en las empresas proveedoras y contratistas.

Código de Conducta

Establece el compromiso por proporcionar las mismas oportunidades en el acceso al trabajo y en la promoción profesional, rechazando cualquier tipo de discriminación por razón de raza, nacionalidad, origen social, sexo, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquiera otra condición personal, física o social de las personas".

Normativa aplicable en materia de contratación (Ley 9/2017)

Prevé la inclusión de cláusulas de diversidad en las licitaciones, así como mecanismos de seguimiento del grado de cumplimiento de las mismas (y medidas sancionadoras en su caso).

Manual del empleado y las obligaciones derivadas de la ley británica de igualdad de 2010

Reflejan el compromiso de la Compañía con la diversidad:

- Brindar servicios accesibles de alta calidad.
- Comprometerse con los clientes, comunidades locales, personal, partes interesadas y contratistas para identificar e implementar mejoras.
- Abordar las barreras que restringen el acceso a los servicios.
- Comprender las cuestiones relacionadas con la edad, la discapacidad, la reasignación de sexo, el embarazo y la maternidad, el matrimonio, la raza, la religión o las creencias, el sexo y la orientación sexual.
- Promover la igualdad de oportunidades en todas las prácticas de empleo y prestaciones de servicio.

Política de Discapacidad del Aeropuerto de Londres-Luton

Muestra el compromiso del Aeropuerto por, entre otros, promover los intereses de las personas con necesidades especiales, ya sean usuarios, visitantes o empleados, o por garantizar el acceso al empleo de cualquier persona independientemente de su condición.

Estrategia de Negocio Responsable

Incluye entre sus objetivos el fomento de la diversidad y la inclusión, especialmente centrado en diversidad de género.

Código de conducta

Establece el compromiso por proporcionar las mismas oportunidades en el acceso al trabajo y en la promoción profesional, rechazando cualquier tipo de discriminación por razón de raza, nacionalidad, origen social, sexo, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquiera otra condición personal, física o social de las personas".

Plan de Igualdad

La ley brasileña estabelece la igualdad de derechos para hombres y mujeres. El Convenio Colectivo de Aena Brasil tiene una cláusula para proteger a las mujeres del acoso sexual.

Diversidad de género

Las mujeres suponen el 36,1% de la plantilla del Grupo, representan el 33% en el Consejo, y el 43,9% de puestos de directivos, mandos intermedios o titulados.

Entre las actuaciones más relevantes llevadas a cabo en materia de diversidad de género en 2020, destacan:

- **Jornada del Día de la Mujer:** con motivo del Día Internacional de la Mujer, se organizó junto con Mujeres&Cía una conferencia dirigida por Mercedes Wullich, fundadora de Mujeres&Cía y creadora del ranking Top 100 Mujeres Líderes, seguida de una entrevista coloquio con tres mujeres referentes en distintos entornos laborales, en los servicios centrales de Aena.
- **Premio Vocento a la Igualdad:** El grupo Vocento ha otorgado a Aena un premio por su compromiso con la igualdad. Este reconocimiento pone en valor las iniciativas de Aena para garantizar la igualdad de oportunidades, potenciar la presencia de mujeres en puestos directivos y desarrollar el lenguaje inclusivo en la megafonía de los aeropuertos.
- Participación, con representación de Aena en diversos foros y encuentros, como **"Mujeres Líderes en el Transporte. Fomentando la Igualdad",** organizado por el Ilustre Colegio de Abogados, "Mujeres en Movimiento. Liderazgo femenino en el transporte y la Sostenibilidad" y "Ellas vuelan alto".
- Diversos actos llevados a cabo en diferentes aeropuertos, con motivo del **Día Internacional contra la violencia de género**.
- Formación a empleados en contenidos relacionados con la igualdad entre mujeres y hombres: 514 horas de formación, 257 empleados participantes. En el Aeropuerto de Londres-Luton se ha iniciado un programa de formación en noviembre de 2020, contando con 60 horas de formación y 39 empleados participantes.

Denuncias por acoso

El Convenio Colectivo incluye un Plan de Igualdad, que presta especial atención a la prevención del acoso sexual, e incluye un protocolo específico que incorpora un programa para gestionar posibles denuncias. Durante 2020 se recibió una denuncia por acoso a través del canal específico, accesible a todos los empleados en España, Reino Unido y Brasil:

- 1 denuncia, fecha activación protocolo: 20/02/2020, fecha finalización: 05/08/2020, se archiva después de que una vez practicadas las actuaciones oportunas, no quedara acreditada la existencia de una situación de acoso laboral.
- El Aeropuerto de Londres-Luton no ha recibido quejas a través de los sistemas formales (ver capítulo 1).
- En Brasil no habido ninguna denuncia de acoso en 2020.

Además, se activó en el Protocolo de Intervención de Situaciones Estructurales en los aeropuertos y centros siguientes:

- En el Aeropuerto de Barcelona, Tenerife Sur y Vigo se realizaron intervenciones durante este año centradas en mejoras en aspectos de trabajo en equipo, gestión de conflictos y liderazgo.
- En otros centros se han realizado seguimientos de actuaciones realizadas en 2019; en ámbitos relacionados con coordinación de equipos de trabajo, *feedback* individuales, prevención de conflictos y mejoras de comunicación. Los centros que han recibido este seguimiento han sido La Palma, Valencia y una Dirección de Servicios Centrales.

Aena apuesta por la generación de alianzas que tengan como objetivo destacar el papel de la mujer trabajadora y el fomento de la igualdad, principalmente en el sector aeronáutico.

La Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton recoge objetivos específicos en materia de fomento de la igualdad en la organización, que se materializará en una futura estrategia con metas y acciones específicas.

Porcentaje de mujeres/hombres sobre plantilla (a 31 de diciembre)

2019

	Aena, S.M.E., S.A. (España)		**Aena Sociedad Concesionaria del AIRM S.M.E., S.A. (España)**		**ADI, S.M.E., S.A. (España)**		**Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido)**		**Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (Aena Brasil)**		**TOTAL**	
	Empleados	% total plantilla	Empleados	% total plantilla	Empleados	% total plantilla	Empleados	% total plantilla	Empleados	% total plantilla	**Empleados**	**% total plantilla**
Masculino	4.995	63,49%	61	76,25%	12	50,00%	520	61%	40	71,43%	**5.627**	**63,40%**
Femenino	2.872	36,51%	19	23,75%	12	50,00%	333	39%	16	28,57%	**3.251**	**36,60%**
Total	**7.867**	**100%**	**80**	**100%**	**24**	**100%**	**853**	**100%**	**56**	**100%**	**8.878**	**100%**

2020

	Aena, S.M.E., S.A. (España)		Aena Sociedad Concesionaria del AIRM S.M.E., S.A. (España)		ADI, S.M.E., S.A. (España)		Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido)		Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (Aena Brasil)		**TOTAL**	
	Empleados	% total plantilla	Empleados	% total plantilla	Empleados	% total plantilla	Empleados	% total plantilla	Empleados	% total plantilla	**Empleados**	**% total plantilla**
Masculino	4.909	63,8%	60	76%	13	54%	432	61%	192	71%	**5.606**	**63,9%**
Femenino	2.781	36,2%	19	24%	11	46%	274	39%	80	29,41%	**3.165**	**36,1%**
Total	**7.690**	**100%**	**79**	**100%**	**24**	**100%**	**706**	**100%**	**272**	**100%**	**8.771**	**100%**

Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad

Aena ofrece oportunidades laborales para personas con capacidades diferentes. En sus convocatorias de empleo, la Organización favorece la participación de personas con capacidades diferentes, realizando las adaptaciones necesarias para la realización de las pruebas de selección de una manera adecuada.

En 2020, la Compañía contó con 123 personas con diversidad funcional en su plantilla, un 1,4%. Las instalaciones y centros de trabajo de Aena se encuentran habilitados para facilitar y potenciar el acceso de empleados, clientes, proveedores, en definitiva, cualquier otro usuario, contando con un servicio específico en los aeropuertos para personas con movilidad reducida (PMR). Además, en el caso de que sean objetivamente necesarias nuevas adaptaciones en el entorno laboral, Aena las desarrolla para garantizar el desarrollo profesional en igualdad de condiciones.

Paralelamente, de forma bianual, en España Aena lanza una convocatoria dirigida a entidades sociales, fundaciones o asociaciones que realicen acciones de inserción laboral o de creación de empleo por un importe máximo de 100.000 €/anuales. Actualmente, 6 entidades sociales se benefician de estas ayudas.

Asimismo, la Organización mantiene alianzas con las principales organizaciones españolas del sector como CERMI o la Confederación de Autismo de España, que refuerzan el compromiso de la compañía en pro de la accesibilidad de personas con discapacidad, u otras específicas en el Reino Unido.

Entorno de trabajo diverso e inclusivo

En junio de 2020, Aena y el resto de las empresas públicas del grupo Mitma[7] se sumaron a la firma de un protocolo entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y REDI (Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGBTI).

Con la firma de este protocolo se busca fomentar la **diversidad e inclusión del colectivo LGBTI en** el ámbito del Sector Público Estatal y favorecer la sensibilización y el ambiente apropiado para llevar a cabo iniciativas en este sentido entre los empleados del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y sus entidades y empresas dependientes.

Este protocolo supone un gran avance político y social, al reivindicar la visibilización del colectivo LGBTI en el ámbito laboral y defender sus derechos civiles. A través del mismo, Aena reafirma su compromiso contra la discriminación y favorece la sensibilización y el ambiente apropiado para la inclusión efectiva de este colectivo en el entorno laboral.

Empleados con discapacidad*

	Efectivos			% s / Total Plantilla**	
	2019	2020	2020	2019	2020
Aena, S.M.E., S.A.	111	108	7.690	1,41%	1,40%
SCAIRM S.M.E S.A	6	7	79	7,5%	8,86%
ADI, S.M.E S.A	0	0	24	0%	0%
Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.	-	8	272	-	2,94%
TOTAL	**117**	**123**	**709**		**1,4%**

(*) Actualmente el Aeropuerto de Londres-Luton no registra personal con discapacidad, el gobierno de Reino Unido no lo exige.

(**) Dato de Aena S.M.E., S.A. correspondiente al año 2018. Dato de Aena S.M.E., S.A. correspondiente número efectivo de empleados con discapacidad en plantilla a 21 de diciembre, sin considerar el número equivalente resultante de medidas compensatorias. De acuerdo a la legislación vigente, 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).
El número efectivo de empleados con discapacidad a 31 de diciembre 2019 es de 115 personas y en 2020 de 108. Sin embargo, a fecha de publicación del presente informe, no se dispone de la Resolución del órgano competente relativa a la Declaración de excepcionalidad presentada correspondiente al ejercicio 2019 que permita incluir el porcentaje de empleados con discapacidad en el ejercicio 2019, ni en 2020.

[7] Adif, Adif-AV, ENAIRE, INECO, Puertos del Estado y Renfe Operadora.

Diversidad en órganos de gobierno y empleados

Aena fortalece la interrelación, multiplicidad e inclusión de los miembros del equipo Aena, así como la atracción y desarrollo de talento y compromiso.

Enmarcado en las iniciativas de la estrategia "Employer branding" ("marca empleador") se pretende crear una red de embajadores de marca y diversidad, que buscará, entre otros cometidos, poner en valor la heterogeneidad de la Compañía.

Para ello, se busca la máxima diversidad en las personas seleccionadas: abarcando todas las ocupaciones y áreas, diversidad de género, edad, antigüedad en la empresa, cultural, etc.

	Mujer					Hombre				
	Rango de edad (%)			Grupos minoritarios (%)		Rango de edad (%)			Grupos minoritarios (%)	
	<25	>45	25-45	Personas con discapacidad	Personas con nacionalidad de país no miembro de la U.E	<25	>45	25-45	Personas con discapacidad	Personas con nacionalidad de país no miembro de la U.E
Sociedades radicadas en España (Aena S.M.E., ADI, SCAIRM)										
Consejo de Administración	0,00%	66,67%	33,33%	0%	0%	0,00%	73,68%	26,32%	0%	5,26%
Alta dirección	0,00%	80,0%	20,0%	0%	0%	0,00%	71,4%	28,6%	0,00%	0,00%
Otros directivos y titulados	0,00%	53,3%	46,7%	1,19%	0,36%	0,00%	55,4%	44,6%	1,63%	0,10%
Coordinadores	0,00%	78,6%	21,4%	0,31%	0,31%	0,00%	79,7%	20,3%	1,77%	0,24%
Técnicos	0,00%	68,9%	31,1%	2,35%	0,00%	0,00%	56,9%	43,2%	1,14%	0,03%
Personal de Apoyo	0,00%	54,8%	45,2%	0,43%	0,43%	0,00%	63,4%	36,6%	2,44%	
Total por categoría profesional	**0,00%**	**64,2%**	**35,8%**	**1,60%**	**0,18%**	**0%**	**60,7%**	**39,3%**	**1,41%**	**0,08%**
Aeropuerto de Londres-Luton										
Alta dirección	0,00%	0,00%	0,00%	ND	ND	0,00%	0,00%	0,00%	ND	ND
Otros directivos y titulados	0,00%	43,75%	56,25%	ND	ND	0,00%	40,91%	59,09%	ND	ND
Coordinadores	0,00%	66,67%	33,33%	ND	ND	0,00%	47,83%	52,17%	ND	ND
Técnicos	0,00%	0,00%	0,00%	ND	ND	0,00%	48,08%	51,92%	ND	ND
Personal de Apoyo	8,62%	28,88%	62,50%	ND	ND	5,11%	32,27%	62,62%	ND	ND
Total por categoría profesional	**7,30%**	**32,48%**	**60,22%**	**ND**	**ND**	**3,70%**	**35,88%**	**60,42%**	**ND**	**ND**
Aeroportos do Nordeste do Brasil										
Alta dirección	0,00%	0,00%	0,00%	ND	ND	0,00%	0,00%	0,00%	ND	ND
Otros directivos y titulados	0,00%	37,50%	62,50%	ND	ND	0,00%	80,00%	20,00%	ND	ND
Coordinadores	0,0%	0,00%	100,00%	ND	ND	0,00%	94,29%	5,71%	ND	ND
Técnicos	0,00%	0,00%	100,00%	ND	ND	0,00%	96,43%	3,57%	ND	ND
Personal de Apoyo	11,11%	2,22%	86,67%	ND	ND	3,77%	79,25%	16,98%	ND	ND
Total por categoría profesional	**6,25%**	**5,00%**	**88,75%**	**ND**	**ND**	**1,04%**	**89,58%**	**9,38%**	**ND**	**ND**

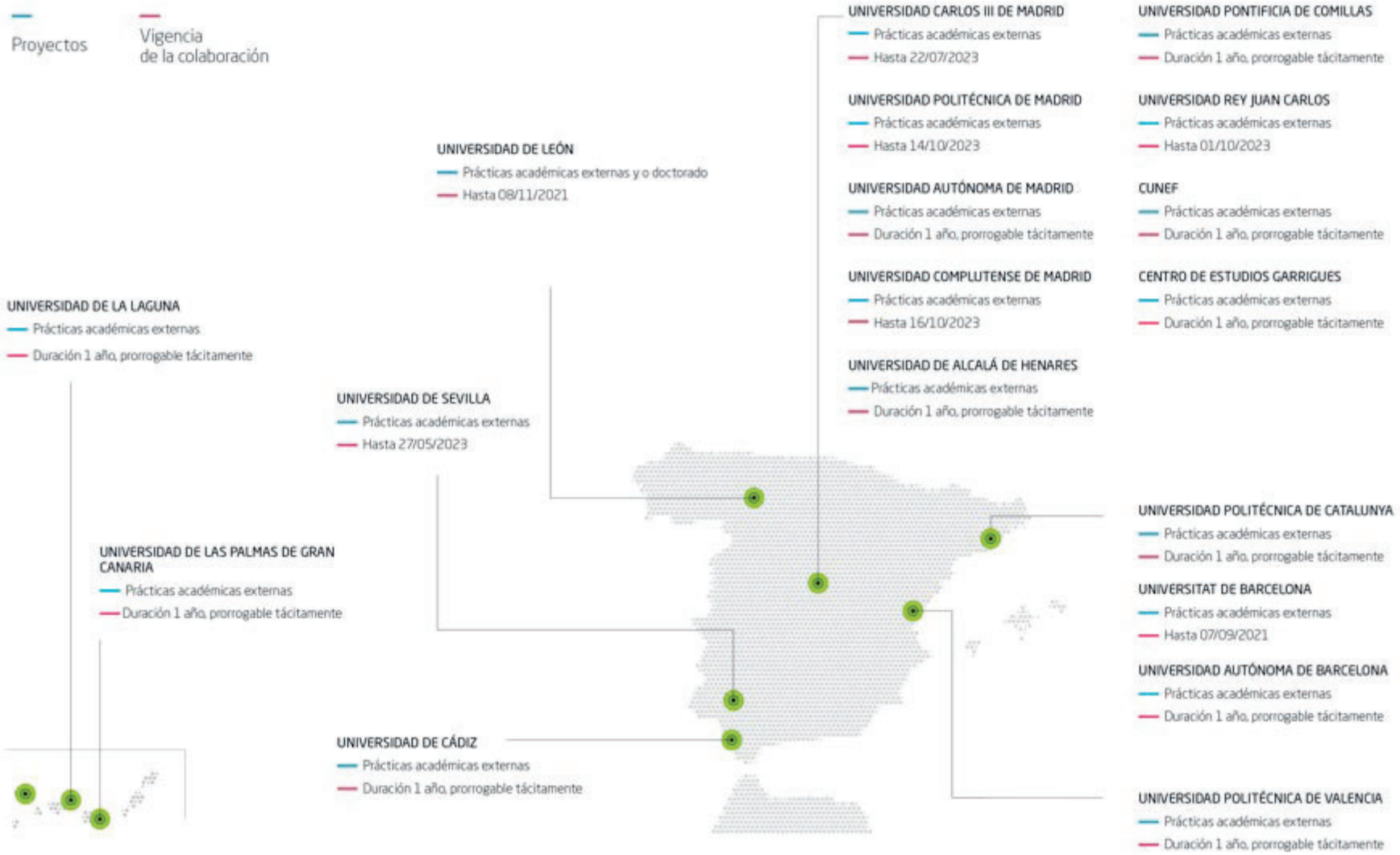
Diversidad generacional y fomento de la integración laboral de los jóvenes

La correcta gestión de la diversidad generacional en una plantilla como la de Aena, en la que el 58% de los empleados son mayores de 45 años, es fundamental. Esto se une a la realidad del propio contexto social, que incita a realizar un esfuerzo importante por activar e incrementar la contratación de jóvenes, y ofrecerles nuevas oportunidades de inserción en el ámbito profesional. En este sentido, destacan:

- Convenios con universidades (públicas y privadas), escuelas de negocio y otros centros docentes, para fomentar la integración laboral de la juventud, a través de prácticas académicas externas (curriculares y extra-curriculares) con estudiantes de grado y/o de máster en la compañía. A través de esta iniciativa:
  - A pesar de la situación vivida en este 2020, con varios meses de confinamiento, más de 55 estudiantes de grado o máster han realizado prácticas curriculares o extracurriculares du-rante 2020 en España (96 en 2019).
  - 18 convenios en vigor en 2020 con universida-des y centros docentes.
  - Si bien el Aeropuerto de Londres-Luton actualmente no tiene acuerdos formales vigentes con respecto a prácticas académicas, está trabajado en estrecha colaboración con Cranfield University y London Business School en proyectos relacionados con la aviación y oportunidades de mejora de negocio.

Además, en 2020, Aena ha participado en las siguientes Ferias de Empleo de diferentes centros formativos:

- Feria empleo UCM (facultad de Informática).
- XV Foro de Empleo UAM.
- Feria de Empleo Virtual: XXII Foroempleo Comillas.
- Feria de Empleo Virtual: Foroempleo 20 Universidad Carlos III.


Proyectos
Vigencia de la colaboración
UNIVERSIDAD DE LEÓN
Prácticas académicas externas y o doctorado
Hasta 08/11/2021
UNIVERSIDAD CARLOS III DE MADRID
Prácticas académicas externas
Hasta 22/07/2023
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID
Prácticas académicas externas
Hasta 14/10/2023
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente
UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
Prácticas académicas externas
Hasta 16/10/2023
UNIVERSIDAD DE ALCALÁ DE HENARES
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente
UNIVERSIDAD PONTIFICIA DE COMILLAS
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente
UNIVERSIDAD REY JUAN CARLOS
Prácticas académicas externas
Hasta 01/10/2023
CUNEF
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente
CENTRO DE ESTUDIOS GARRIGUES
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente
UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente
UNIVERSIDAD DE SEVILLA
Prácticas académicas externas
Hasta 27/05/2023
UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente
UNIVERSIDAD DE CÁDIZ
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUNYA
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente
UNIVERSITAT DE BARCELONA
Prácticas académicas externas
Hasta 07/09/2021
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA
Prácticas académicas externas
Duración 1 año, prorrogable tácitamente

Talento y formación

La Compañía ha avanzado en su Estrategia de Employer Branding, bajo la cual Aena establece planes de actuación para, entre otros:

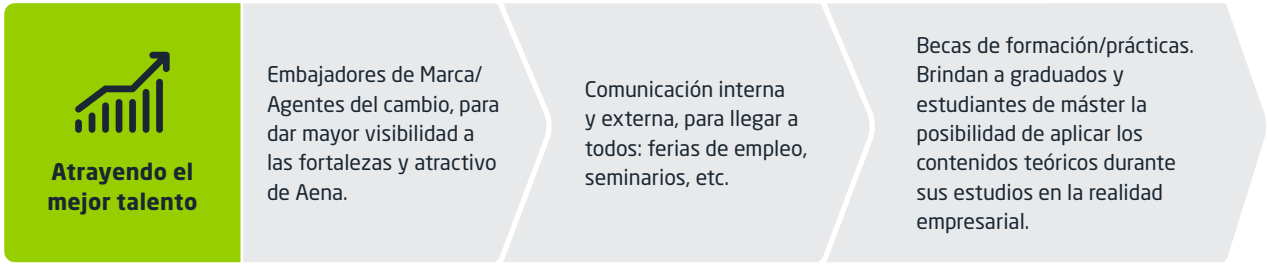
- Mejorar la difusión de las convocatorias de empleo, los procesos de selección, y la comunicación interna y potenciar la imagen de marca de Aena.
- Reforzar el sentimiento de orgullo y pertenencia en la plantilla.
- Lograr una mayor atracción de talento y localizar a los perfiles más adecuados, tanto a nivel externo como interno, de forma que se identifica el potencial de la organización, se ofrecen a los empleados mejores oportunidades para su desarrollo, se cubren las necesidades de puestos vacantes de estructura y se gestionan los procesos con los niveles adecuados de calidad y garantía. Además, Aena trabaja en planes de carrera y de sucesiones para personal clave.

Por su parte, la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton incluye, entre otros objetivos, desarrollar nuevas estrategias para la atracción y captación de talento y garantizar el desarrollo profesional de los empleados, así como contribuir a la *Luton Council's training academy* y ampliar el programa de aprendizaje.

Formación

Con el objetivo de adaptar de mejor forma los planes de formación y hacer partícipes a los propios trabajadores, en 2020 se lanzó una encuesta de "necesidades formativas", danto la oportunidad al empleado de trasladar a la organización sus inquietudes en materia de formación y desarrollo y, junto con su responsable, abordar de forma más participativa el diseño de su plan de formación.

La imparable evolución tecnológica constituye un elemento clave de la estrategia de recursos humanos para el desarrollo de las competencias de los trabajadores. Con la política de formación, que se detalla más adelante, y el plan Estratégico 2018-2021 se impulsan acciones, programas y actuaciones encaminadas a atraer y retener el talento, al tiempo que se contribuye a la transformación de la cultura organizativa, al aumento de la motivación, compromiso e implicación de los empleados y al desarrollo de sus capacidades profesionales.



Con el objetivo de acompañar y orientar a los líderes de la organización, que son las personas que acompañan y apoyan a su vez a todos los demás, y para conseguir mantener la motivación y la resiliencia en situaciones adversas, se elaboró el Decálogo "liderazgo en tiempos de crisis", que se envió a todos los directores y directivos de la Compañía.

Empleados que reciben evaluaciones de desempeño profesional por sexo, categoría profesional y región

2019

	Aena S.M.E., S.A.			ADI			SCAIRM			Aeropuerto de Londres-Luton			Aena Brasil			Total agregado	
	H (%)	M (%)	Total	H (%)	M (%)	Total	H (%)	M (%)	Total	H (%)	M (%)	Total	H (%)	M (%)	Total	H (%)	M (%)
Alta dirección	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	**88%**	**100%**
Otros directivos y titulados	63%	61%	63%	64%	50%	59%	50%	60%	53%	0%	0%	0%	91%	100%	94%	**61%**	**60%**
Coordinadores	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	60%	100%	80%	**0%**	**1%**
Técnicos	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	**0%**
Personal de Apoyo	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	**0%**
Total	**13%**	**17%**	**14%**	**58%**	**25%**	**42%**	**10%**	**16%**	**11%**	**0%**	**0%**	**0%**	**33%**	**69%**	**43%**	**12%**	**16%**

2020

	Aena S.M.E., S.A.			ADI			SCAIRM			Aeropuerto de Londres-Luton			Aena Brasil			Total agregado	
	H (%)	M (%)	Total	H (%)	M (%)	Total	H (%)	M (%)	Total	H (%)	M (%)	Total	H(%)	M (%)	Total	H (%)	M (%)
Alta dirección	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	**86%**	**100%**
Otros directivos y titulados	62%	60%	61%	92%	100%	94%	50%	60%	53%	0%	0%	0%	95%	88%	93%	**61%**	**59%**
Coordinadores	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	77%	73%	76%	**3%**	**2%**
Técnicos	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	**0%**
Personal de Apoyo	0%	0%	0%	0%	71%	63%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	**0%**	**1%**
Total	**13%**	**18%**	**15%**	**85%**	**82%**	**83%**	**10%**	**16%**	**11%**	**0%**	**0%**	**0%**	**24%**	**19%**	**22%**	**13%**	**17%**

Actuaciones relevantes en 2020 en materia de formación[8]

El compromiso con el desarrollo y la formación de los empleados está recogido en la Política de Formación de Aena, que tiene como principales objetivos:

- Desarrollar las competencias técnicas de los trabajadores para favorecer un correcto desempeño de su puesto de trabajo, así como potenciar su desarrollo profesional y humano.
- Facilitar la actualización de los conocimientos de los trabajadores en base a los cambios normativos, tecnológicos u organizacionales que se produzcan.
- Elevar los niveles de productividad, eficacia y eficiencia.
- Contribuir a proyectar una excelente imagen de Aena a través de sus profesionales.

Durante 2020, la Dirección de Organización y Recursos Humanos, con el objetivo de contribuir a la minimización del impacto de la pandemia en los profesionales de Aena, ha aunado esfuerzos con la Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicaciones para hacer posible que sus actividades más habituales continúen desarrollándose.

En línea con ese objetivo, y con el reto ya iniciado en 2019 de impulsar el cambio cultural y la transformación digital, se han puesto en marcha iniciativas que implican la utilización de nuevas herramientas que agilizan y permiten la formación y los encuentros virtuales a toda la plantilla, además de fomentar la cultura del autoaprendizaje.

Las actividades desarrolladas en 2020, puestas en marcha en un tiempo récord, se han planteado en su mayor parte con el propósito de mantener la formación obligatoria y también para contribuir en lo posible a que otras empresas que prestan servicio a Aena pudieran continuar trabajando. Así, se establecieron los mecanismos para realizar **de forma virtual la formación** que hasta el inicio del confinamiento venía realizándose de forma presencial.

Otro aspecto importante que se ha puesto en marcha, con la idea de contribuir al sostenimiento de la formación en Aena, es la bonificación por la FUNDAE de la formación en Aula Virtual.

Desarrollo de nuevos proyectos

- **Procedimiento de adaptación e implantación de la formación presencial a Aula Virtual:** con el objetivo de continuar con la impartición de la formación, las Unidades de Formación establecieron un procedimiento para esta adaptación, inicialmente prevista para la formación centralizada y de carácter obligatorio, ampliándose posteriormente a acciones formativas de otras características.
- **Itinerario de Transformación Digital y Cultural:** la propuesta de cambio cultural y transformación digital en Aena toma como pilar fundamental la formación y desarrollo en elementos que lo promuevan en el medio-largo plazo. Para ello, se han empezado a desarrollar acciones formativas en esta materia, dirigidas a diferentes colectivos de todas las áreas de la organización, impulsando así esta transformación.
- **Plataforma de autoaprendizaje:** Aena cuenta con una herramienta de autoaprendizaje que permitirá a toda la plantilla de Aena acceder, con carácter voluntario, a formación online variada, dinámica y novedosa. Entre las materias a las que se puede acceder cabe destacar la formación en habilidades, bienestar y seguridad, la herramienta de comunicación, productividad y competencias digitales, etc. Todas ellas contribuyen al interés de Aena por reforzar sus medidas de prevención, conciliación, digitalización y nuevas formas de trabajar.

  Esta formación estará disponible además en varios idiomas, entre ellos el inglés, para que los trabajadores puedan mejorar y practicar sus conocimientos y realizar píldoras monográficas de *Business English.*
- **Desarrollo y ejecución de la nueva metodología de detección de necesidades formativas:** se ha puesto en marcha este año un nuevo cuestionario de detección de necesidades para todo el personal de Aena, de manera que se recojan las peticiones con carácter global, y se pueda realizar de manera más ágil la gestión de toda la formación.
- **Comprobación de la competencia:** se ha finalizado el primer ciclo de comprobación de la competencia con las pruebas específicas asociadas a los colectivos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, Operaciones en el Área de Movimiento y Mantenimiento Aeroportuario.
- **Implantación de mejoras en el aplicativo de gestión de la formación (SAP-SIGIF)** para facilitar el

[8] A lo largo del documento se detallan los cursos de formación impartidos en las diferentes materias (*compliance,* igualdad, calidad de los servicios, medioambiente, seguridad, protección de datos, etc).

control de los cursos de los itinerarios formativos auditados por la AESA en el proceso de certificación de aeropuertos.

Actualización/adaptación de acciones formativas

- **Formación Online:** en la línea de las convocatorias ordinarias en formación online, se ha mantenido durante el Estado de Alarma y meses siguientes la formación estratégica habitual en la plataforma de cursos online.
- **Formación de idiomas: inglés y portugués**. La formación en idiomas ha tenido especial protagonismo en 2020 debido a la rapidez en la adaptación a la modalidad virtual. Durante todo el curso se han mantenido las clases programadas de los diferentes programas.

Se han desarrollado actuaciones de formación específica en algunas materias claves de la Compañía, como cumplimiento normativo.

Adicionalmente, se han desarrollado 21 nuevos cursos y se han actualizado 68 cursos ya existentes, para personal de los niveles C al F.

En Aena Brasil destaca la siguiente formación:

- Capacitación para iniciar operaciones en los Aeropuertos de Recife, Maceió, Joao Pessoa y Aracajú.
- Formación AVSEC.
- Formación de sistemas.

Acciones específicas motivadas por la pandemia de la covid-19

- **Nuevos cursos**: aspectos generales y medidas preventivas en Aena (covid-19) y curso de Teletrabajo. Estos cursos surgen en el contexto de la pandemia, con el objetivo de formar y trasladar información de carácter relevante para toda la plantilla, y personal de oficinas, en formato *on line*.
- Elaboración de un protocolo de actuación para el reinicio de la formación presencial con medidas de prevención asociadas a la covid-19.

En 2020, Aena destinó un total de 1.359.225 € a la inversión en programas de formación y capacitación

		2019					2020					
		Aena S.M.E, S.A.	ADI	SCAIRM	LLA	Aena Brasil	Aena SME, S.A.	ADI	SCAIRM	LLA	Aena Brasil	Total
Inversión en programas de formación y capacitación a empleados (€)		1.987.120 *			315.473,88	18.651,20	1.099.064,8 *			250.905,9	9.254,1	**1.359.224,8**
Inversión en formación por empleado (€)		249	-	-	371	333	141,0	-	-	355,4	34,0	**155,0**
Empleados que han recibido formación (%)	**Mujer**	100%	75%	100%	ND	-	100%	100%	100%	ND	100%	**95%**
	Hombre	100%	83%	100%	ND	-	100%	100%	100%	ND	100%	**95%**
Media de formación al año por empleado (horas)	**Mujer**	46,4	33,4	25,7	ND	-	27,0	31,8	27,8	ND	40,3	**25,0**
	Hombre	64,4	40,8	44,3	ND	-	49,3	35,8	50,9	ND	62,3	**46,0**

(*) Total Gasto en Formación en España.
NOTA: El Aeropuerto de Londres-Luton no registra las horas de Formación

Horas de formación por sexo, categoría profesional y región*

	2020														
	AENA S.M.E., SA			SCAIRM			ADI			Aena Brasil			TOTAL		
Horas de formación	Formación online	Formación presencial	**Total**	Formación online	Formación presencial	**Total**	Formación online	Formación presencial	**Total**	Formación online	Formación presencial	**Total**	Formación online	Formación presencial	**Total**
Masculino	163.492,4	78.749,5	242.241,8	2.600,0	452,5	3.052,5	79,0	387,0	466,0	2.970,0	8.985,5	11.955,5	**169.141,4**	**88.574,5**	**257.715,8**
Femenino	53.942,9	21.179,0	75.121,9	467,0	61,0	528,0	66,0	283,6	349,6	863,5	2.361,0	3.224,5	**55.339,4**	**23.884,6**	**79.224,0**
Total por sexo	**217.435,2**	**99.928,5**	**317.363,7**	**3.067,0**	**513,5**	**3.580,5**	**145,0**	**670,6**	**815,6**	**3.833,5**	**11.346,5**	**15.180,0**	**224.480,7**	**112.459,1**	**336.939,8**
Alta dirección	12,0	505,0	517,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**12,0**	**505,0**	**517,0**
Directivos y titulados	34.804,9	19.982,6	54.787,5	341,0	67,0	408,0	74,0	519,5	593,5	357,0	77,0	434,0	**35.576,9**	**20.646,1**	**56.223,0**
Coordinadores	32.235,8	14.327,0	46.562,8	418,0	77,0	495,0	-	-	-	1.105,5	561,5	1.667,0	**33.759,3**	**14.965,5**	**48.724,8**
Técnicos	143.181,5	63.333,3	206.514,8	2.203,0	351,5	2.554,5	-	-	-	988,0	9.348,0	10.336,0	**146.372,5**	**73.032,8**	**219.405,3**
Personal de Apoyo	7.201,0	1.780,6	8.981,6	105,0	18,0	123,0	71,0	151,1	222,1	1.383,0	1.360,0	2.743,0	**8.760,0**	**3.309,7**	**12.069,7**
Total por categoría profesional	**217.435,2**	**99.928,5**	**317.363,7**	**3.067,0**	**513,5**	**3.580,5**	**145,0**	**670,6**	**815,6**	**3.833,5**	**11.346,5**	**15.180,0**	**224.480,7**	**112.459,1**	**336.939,8**

NOTA: El Aeropuerto de Londres-Luton no registra las horas de Formación

(*) Puede consultarse la información relativa a la formación en 2019 en la Memoria de Responsabilidad Corporativa de Aena 2019, disponible en: http://www.aena.es/csee/ccurl/234/232/Libro_SPA_interactivo_v4_VF.pdf

Actualmente, el Aeropuerto de Londres-Luton no registra la capacitación por horas, género o categoría profesional. La formación obligatoria y reglamentaria se gestiona dentro de los departamentos individuales y se registra localmente. Anualmente, los empleados de Luton realizan toda la formación necesaria y esto generalmente incluye a más del 85% de los empleados que realizan capacitación en un solo año, y el 100% de los empleados realizan capacitación en las áreas de Seguridad, Bomberos, Operaciones y Servicios técnicos.

Programas de desarrollo

- **Programa de Mentoring**
  "Líderes desarrollando líderes".

  En 2020 continúa desarrollándose la VIII edición compuesta por 24 parejas mentor/a – *mentee* (48 participantes en total), desde marzo en formato virtual, debido a la imposibilidad de desplazamientos y reuniones. El lanzamiento de la IX edición, previsto para marzo se ha pospuesto al próximo año debido al estado de alarma y la situación producida por la pandemia de la covid-19.

  Desde su inicio ha acumulado un total de 212 participantes. Este programa impulsa la implantación de algunos mecanismos clave para el desarrollo profesional:
  - Transferencia del conocimiento y del saber hacer y desarrollo de competencias para el liderazgo.
  - Favorecer el compromiso, la transformación cultural y el *networking* interno.

- **Programa de *Coaching***.
  Iniciado en 2007 mediante *coaches* externos y en 2011 a través de *coaches* internos, como estrategia de desarrollo que se focaliza en potenciar las competencias conductuales (de interacción social, directivas, autogestión y eficacia personal fundamentalmente).

  En 2020 se ha reducido en torno al 18% el número de horas de coaching acumuladas y en torno al 16% el número de clientes, ascendiendo a 145,5 las horas acumuladas, de procesos realizados a 16 clientes: 11 mujeres y 5 hombres (10 de ellos con *coaches* internos y 6 con *coaches* externos).

Relaciones laborales

Aena garantiza a sus empleados los derechos de libertad de asociación, sindicación, y negociación colectiva en el marco de la normativa laboral vigente y del convenio colectivo que resulte aplicable:

- Aena S.M.E., SA, y SCAIRM: este diálogo social está articulado en el I Convenio Colectivo del Grupo de empresas Aena, en su Capítulo XIX. Los trabajadores de las entidades y/o sociedades que constituyen el Grupo Aena, incluidos en el ámbito de aplicación (Sección 3ª - Art. 161 del I Convenio Colectivo del Grupo Aena), tienen como órgano representativo a la Coordinadora Sindical Estatal (C.S.E.).
- Aeropuerto de Londres-Luton: todos los empleados tienen la oportunidad de unirse a un sindicado reconocido por la empresa, o cualquier otro sindicato con fines de representación en los procesos de la empresa, no incluyendo la negociación de pagos y beneficios.
- Aeroportos do Nordeste do Brasil. en julio se firmó el primer Convenio Colectivo de Aena Brasil, y se iniciaron las negociaciones para el desarrollo del mismo.

Además, la Política de Derechos Humanos de Aena, que aplica a todas las sociedades del grupo, refrenda el compromiso corporativo con el derecho de libertad de asociación y negociación colectiva de sus trabajadores:

"Aena reconoce, sin interferencias, el derecho de sus empleados a constituir o participar en organizaciones para la defensa y promoción de sus intereses, a través de la representación sindical o en las formas de representación elegidas de conformidad con la legislación y las prácticas vigentes en los distintos países donde se desarrolle la relación laboral.

Asimismo, Aena reconoce el valor de la negociación colectiva como instrumento preferente para la determinación de las condiciones contractuales de sus empleados, así como para la regulación de las relaciones entre la dirección y los sindicatos".

Con el objetivo de desarrollar y tratar materias específicas del Convenio Colectivo, tal y como se explica a lo largo del informe, se han creado las correspondientes comisiones paritarias, compuestas por los sindicatos presentes en la Coordinadora Sindical Estatal y la empresa.

- 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.

Como representantes legales de los empleados, Aena mantiene reuniones bilaterales permanentes con todas las comisiones paritarias previstas en el Convenio, para la gestión de sus respectivas materias. A través de ellas se canalizan las dinámicas de información, participación, consulta y negociación de las representaciones sindicales. En definitiva, la participación de los trabajadores en la gestión de la empresa a través de sus representantes legales (comités de centro y delegados de personal) es amplía dado que ésta se extiende a los principales aspectos de la relación laboral, sobre la base de unas condiciones laborales muy estables y garantistas, como consecuencia de la naturaleza pública de la empresa y del Convenio Colectivo aplicable.

En 2020, la relación con la representación social ha estado marcada por la negociación de todas las medidas implantadas para la seguridad y salud de los trabajadores, así como la garantía de los servicios esenciales públicos de transporte aéreo, con importancia destacada de la Coordinadora Sindical Estatal para la adopción de acuerdos en el ámbito de las empresas del Grupo, y el Comité Estatal de Seguridad y Salud, como consecuencia de la covid-19. En este sentido los Planes de Recuperación operativa de los Centros de Trabajo de Aena, han sido consensuados con la representación laboral.

Aena dispone de diversos canales de comunicación para asegurar y facilitar una relación fluida con los empleados, compartir los nuevos propósitos de la Compañía y fomentar su implicación. Como muestra de ello, en 2020 se lanzó el nuevo portal del empleado, SAP SuccessFactors, más dinámico e interactivo, accesible desde cualquier navegador web y dispositivo móvil, en la que se pone a disposición del trabajador no solo su información personal, sino que está especialmente enfocado a fomentar la comunicación e interacción entre los trabajadores.

El Aeropuerto de Londres-Luton dispone de sus propios canales de comunicación interna. Como, por ejemplo, "*Engage Co: Lab"*, se trata un grupo de trabajo interno que persigue la colaboración, el debate y la búsqueda de soluciones eficaces para la mejora de la comunicación, de forma bidireccional, fomentando el sentimiento de orgullo de pertenencia y la participación regular de los empleados. A finales de 2020, Londres-Luton lanzó "*LLA Hub*". Se trata, junto a Yammer, de una herramienta para permitir a los empleados revisar la información de la empresa, compartir experiencias y solicitar información a compañeros y gerentes. Debido a la pandemia, se interrumpió la comunicación habitual, si bien se llevaron a cabo durante el año diferentes encuestas.

Igualmente, las oficinas de las sedes centrales de Aena han sido recientemente renovadas con el fin, entre otros, de promover las metodologías de trabajo colaborativo, así como de dinamizar e impulsar la creatividad y la innovación.

Asimismo, con motivo de la emergencia sanitaria, la Compañía ha explotado todos los canales de los que dispone para transmitir mensajes corporativos, fomentar el diálogo con la alta dirección, y anunciar las medidas sanitarias que se han ido adoptando, entre otros.

Aena utiliza todas estas herramientas para comunicar, compartir y hacer llegar a todos los empleados todas las políticas y normas de la Compañía, incluyendo las relativas a asuntos laborales (Convenio Colectivo, Código de Conducta, etc.). De forma específica, en la intranet y en la web de Aena están a disposición de los empleados las políticas y normas corporativas para su consulta en cualquier momento por los trabajadores.

Newsletter

Publicadas diariamente, y a disposición de todos los empleados para canalizar sus cuestiones, peticiones, sugerencias, etc

Despegando Recursos

Ofrece recursos psicológicos para abordar las situaciones de estrés, ansiedad, incertidumbre, etc. provocadas por la pandemia a los empleados

Porcentaje de empleados cubiertos por Convenio Colectivo por país:

Gran parte de los colectivos de empleados están cubiertos por las regulaciones colectivas laborales en los diferentes países en los que opera Aena.

2019	2020	
99,86%		España
100%		Aena Desarrollo Internacional (ADI)
98,75%	98,73%	Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de Murcia S.A. (SCAIRM)
40%	30%	Reino Unido (Luton)
-	100%	Aeroportos do Nordeste do Brasil (Aena Brasil)

Cambios operacionales

En relación a los cambios operacionales, el procedimiento para realizar las Modificaciones Sustanciales de las Condiciones de Trabajo, tanto individuales como colectivas, ya se encuentra establecido en el Estatuto de los Trabajadores. Por tanto, Aena no puede modificarlo de ningún modo.

En Brasil, el procedimiento de cambio de trabajo está garantizado en la Consolidación de las Leyes Laborales brasileñas (CLT).

Libertad de asociación y negociación colectiva en operaciones y proveedores

En España y el Aeropuerto de Londres-Luton, no se han identificado riesgos significativos asociados a la vulneración de los derechos de libertad de asociación y negociación colectiva en las operaciones, proveedores, o en la cadena de suministro (esto último, por su carácter eminentemente local).

Salud y seguridad en el empleo

Proteger la salud y seguridad –física y emocional- de los trabajadores y usuarios de las instalaciones, reducir la siniestralidad, y desarrollar y potenciar una cultura preventiva son objetivos permanentes y prioritarios para Aena, tal y como se refleja en su Política de Salud y Seguridad. Para ponerlo en práctica, la Compañía dispone de un sistema de herramientas y gestión perfectamente articulado -con las que se pretende ir más allá del cumplimiento legal-. Para su correcta puesta en marcha, todas las áreas de la Compañía y, por supuesto los empleados, juegan un papel fundamental.

El contexto global de emergencia sanitaria no ha hecho sino reforzar la relevancia de estos asuntos en la Organización. Por ello, se han desarrollado multitud de actuaciones específicas para asegurar la salud y el bienestar de los empleados.

Política, Sistema de gestión de prevención y Plan de Prevención

Aena dispone de un **Sistema de Gestión de Riesgos Laborales**, 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). Sobre este se definen las responsabilidades y se estructura la prevención propiciando su correcto funcionamiento, así como el cumplimiento de las directrices contenidas en la Política de Prevención de Riesgos Laborales. Este Sistema está regulado por medio del Manual de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales, los Procedimientos e Instrucciones que lo desarrollan, las actividades y los órganos preventivos de las entidades y/o sociedades del Grupo Aena.

El Sistema de Gestión de la Prevención de Riesgos Laborales se audita cada 4 años por una empresa externa certificada para la realización de auditorías conforme a la Legislación aplicable. En la última auditoría realizada al Sistema de Gestión (año 2019), el resultado fue de un **cumplimiento alto** en materia de Prevención de Riesgos Laborales, una **buena integración** de la actividad preventiva en la empresa y una **buena eficacia** para prevenir, identificar, evaluar, corregir y controlar los riegos laborales en todas las fases de la actividad de la empresa. En el Servicio Mancomunado el 100% de los empleados propios están cubiertos por el sistema.

Actualmente, se está realizando una revisión exhaustiva del sistema de gestión de prevención, con una puesta al día de los procedimientos más relevantes, en aras de poder valorar la posibilidad de certificar el sistema de gestión bajo el estándar OHSAS u otro similar. El Sistema integra la prevención en todos los niveles jerárquicos de la empresa, lo que implica la atribución a todos ellos y la asunción por estos de la obligación de incluir la prevención de riesgos en cualquier actividad y decisión.

A través de la Política de Prevención de Riesgos laborales, Aena asume el compromiso de cumplir con los siguientes objetivos:

- Desarrollar su gestión bajo el compromiso de prevenir los daños y el deterioro de la salud, y fomentar la mejora continua.
- Cumplir con la normativa interna y externa aplicable.
- Establecer canales de información adecuados.
- Garantizar la participación, información y formación de los trabajadores.
- Difundir, explicar y mantener actualizada la Política.
- Coordinar las actividades preventivas con terceras partes, entre ellos concesionarios, contratistas y operadores aéreos.

100%
de los empleados propios están cubiertos por el sistema

Por su parte, a través del Plan de Prevención de Riesgos Laborales de Aena asegura que el funcionamiento de la actividad preventiva de la organización se adecúe con la Política de Prevención de Riesgos Laborales, definiendo los objetivos de la prevención, en los que se tienen también en cuenta las situaciones de emergencia y las actividades de terceros (contratistas, concesionarios, etc). Dichos objetivos son:

- Compromiso con la prevención de daños y del deterioro de la salud, y con la mejora continua en la gestión y desempeño de la seguridad y salud en el trabajo, estableciéndose objetivos cuantitativos de siniestralidad laboral cada año (dichos objetivos se indican en la página 149).
- El cumplimiento de los requisitos suscritos por la organización además de los requisitos legales aplicables.
- El establecimiento de los canales de información adecuados en materia de PRL.
- La participación, información y formación de los trabajadores en materia de PRL.
- La difusión y actualización de la Política de PRL.
- La coordinación de actividades preventivas con concesionarios, contratistas, operadores aéreos y Organismos de la Administración.

Estas herramientas contemplan también acciones de formación, comunicación y sensibilización de las obligaciones y responsabilidades a los empleados, fundamental para asegurar el cumplimiento de la normativa vigente, y materializar el compromiso que toda la plantilla ha de sellar con este propósito.
Para minimizar y/o erradicar posibles incidentes y fatalidades, la Compañía realiza revisiones y mejoras continuas sobre los sistemas de gestión de salud y seguridad, los procedimientos de supervisión establecidos y las instalaciones.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton ha implementado un robusto Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en el trabajo, basado en la regulación aplicable (*Health and Safety at work Act 1974 and Management of Safety at Work Regulations 1999*), cuya naturaleza se define en su Política de Salud y Seguridad. A través de esta Política, el Aeropuerto muestra su firme compromiso por la adopción de un enfoque proactivo en su cultura de seguridad, prácticas de *reporting* abiertas y transparentes, y la intención de enfocarse en alcanzar una mejora continua en su desempeño, entre otros.

La Política de Salud y Seguridad del Aeropuerto de Londres-Luton puede consultarse en el siguiente enlace: **https://www.london-luton.co.uk/corporate/health-safety-matters**

El Sistema de Gestión de Seguridad y Salud Ocupacional ISO 45001 proporciona una estructura para una gestión eficaz de la salud y la seguridad en todo el Aeropuerto. Esto cubre aspectos de los que son directamente responsables y cuya influencia pueden controlar razonablemente. Entre otros:

- Identificación de peligros.
- Seguimiento, medición, análisis y evaluación del desempeño.
- Evaluación de cumplimiento.
- Oportunidad de mejora continua.
- Análisis y evaluación del desempeño.
- Inspecciones.

Entre los objetivos en materia de Salud y Seguridad, definidos en la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 del Aeropuerto de Londres-Luton, se encuentran la revisión y mejora de las operaciones para atajar los problemas de manera proactiva, poniendo en el foco no solo en los empleados, sino también en clientes y proveedores. El fin es claro: incorporar una cultura de seguridad y de gestión de riesgos excelente en todo el todo el aeropuerto. Para ello, se han planteado las siguientes actuaciones:

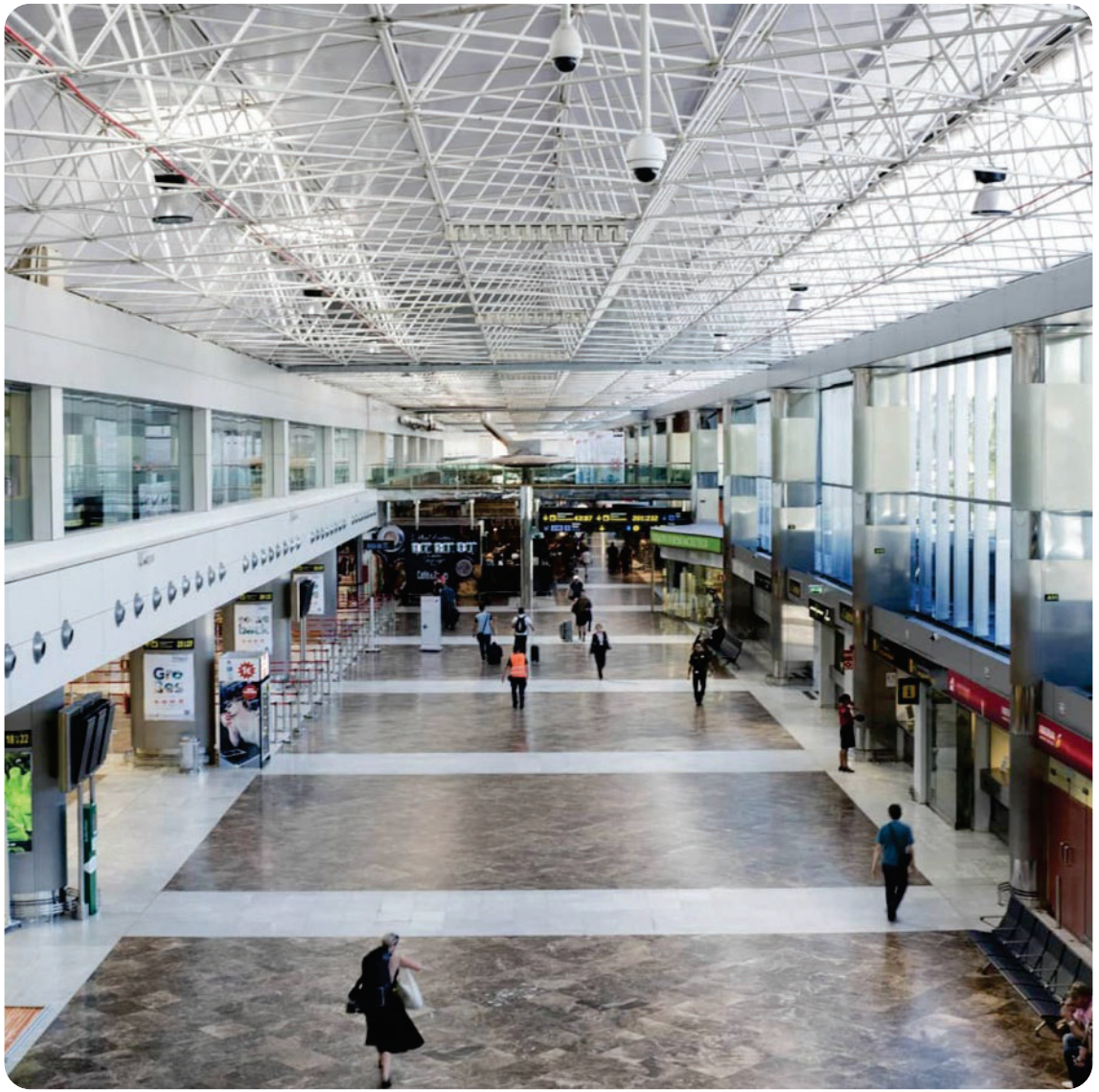
- A lo largo de 2020, compartir el aprendizaje de al menos el 90% de las investigaciones en materia de salud y seguridad para poder aprender de eventos pasados y prevenir así otros futuros de la misma naturaleza.
- La realización de al menos cuatro tours de formación en materia de salud y seguridad por parte de los directivos seniors, así como completar la formación sobre "Seguridad. Diferente" (54%, se suspendió del primer al tercer trimestre debido a la pandemia).
- Asistencia de directivos y gerentes a, al menos, el 75% de las reuniones sobre gestión de riesgos durante el año (67% de las reuniones programadas a principios de 2020, 89% de las reuniones se realizaron por prioridades relacionadas con la covid-19 y cambio de personal).
- Trimestralmente, realización de evaluaciones preventivas en cada departamento para identificar oportunidades de mejora.
- Trimestralmente, tours en mejora continua de la seguridad para proveedores clave en el aeropuerto.

En Aeroportos do Nordeste do Brasil, en 2020 se han implementado los principales programas relacionados

con la salud y seguridad de los empleados. Se han llevado a cabo el Programa de Prevención de Riesgos Ambientales (PPRA) y el Programa de Control de Medicina del Trabajo (PCMSO) para los seis aeropuertos. También se establecieron comisiones internas de prevención de accidentes (CIPA), formadas por representantes de la empresa y mediante la elección de representantes de los empleados en todos los centros de trabajo de Aena Brasil (servicios corporativos y aeropuertos).

A lo largo del año también se llevaron a cabo diversas acciones de sensibilización de los empleados sobre cómo evitar riesgos en su actividad laboral.

El Aeropuerto de Londres-Luton obtuvo en 2019 el certificado ISO 45001, con una excelente valoración por parte del evaluador en lo que respecta al compromiso de la alta dirección para garantizar y mejorar la estrategia en materia de Seguridad y Salud, los recursos destinados y las ejemplares prácticas de *reporting*



Órganos para la gestión de la salud y seguridad en el trabajo

La Organización de la empresa, así como las funciones y responsabilidad están establecidas de manera que se mantiene una línea constante de comunicación entre los distintos niveles.

Desde 2019, Aena S.M.E., ADI y SCAIRM cuentan con el **Servicio de Prevención Mancomunado** (SPMA), integrado en la Dirección de Organización y Recursos Humanos de Aena S.M.E., para atender eficazmente a todos los centros de trabajo de las empresas que lo constituyen en materia de prevención de riesgos laborales, realizando su actividad de conformidad con lo establecido en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención y en normativa concordante. Este Servicio de Prevención cuenta con todas las especialidades o disciplinas preventivas: higiene industrial, seguridad en el trabajo, ergonomía y psicosociología aplicada y medicina del trabajo[9] y garantiza las condiciones de prevención y protección de todos los trabajadores, independientemente de su grado de exposición. El SPMA está compuesto por un equipo de 53 personas con un personal de apoyo de 20 personas, entre los que se contabilizan jefes de servicio, jefes del departamento Coordinador, responsables de áreas, técnicos de PRL, médicos del trabajo, ATS, y administrativos, todos ellos trabajadores de Aena S.M.E., ADI y/o SCAIRM. Entre sus funciones se encuentran la de vigilar la salud de las personas trabajadoras en relación con los riesgos derivados del trabajo y llevar a cabo la investigación de accidentes laborales y estadísticas de siniestralidad.

Asimismo, Aena dispone de diversos comités expertos en materia de salud y seguridad, que se conforman, cumpliendo con lo establecido por la normativa vigente, -Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, modificada por la Ley 54/2003, de 12 de diciembre, de reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales-, como órganos paritarios y colegiados de participación, destinados a la consulta regular y periódica de las actuaciones en la empresa en materia de prevención de riesgos laborales. En la actualidad, se cuenta con el Comité Estatal de Seguridad y Salud (CESS) y los Comités Locales de Seguridad y Salud (CLSS) de los centros de trabajo. Estos se constituyen como los órganos de participación y consenso entre los representantes de los trabajadores y la Organización.

En cuanto al modelo de gobernanza, supervisión y revisión de los riesgos asociados a la salud y seguridad de

Dirección general
Máxima responsabilidad del funcionamiento y gestión en materia de PRL

Direcciones y centros de trabajo
Responsables de establecer los medios y organización adecuados para cumplir con la Política de PRL

Servicio de Prevención Mancomunado
Apoyo y asesoramiento en el diseño, implementación y seguimiento de los planes y programas de prevención y protección de la salud

Delegados de prevención
Representan a los trabajadores en el ámbito de la prevención de riesgos laborales

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

Comités de Seguridad y Salud
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; propuestas de mejora.

[9] Procedimiento PPRL/03.05. Comités de Seguridad y Salud. Convenio de Grupo.

los empleados, al estar incorporado en el Mapa de Riesgos de la Compañía, les resulta de aplicación el mismo modelo de gobernanza que a todos los restantes. El Consejo de Administración define, actualiza y aprueba la Política de Control y Gestión de Riesgos implantada en Aena y establece el nivel de riesgo aceptable. Posteriormente, y supervisado por el Comité de Auditoría, el Comité de Dirección de Aena actualiza anualmente el mapa de riesgos a partir de la información mensual proporcionada por las diferentes direcciones corporativas.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, el CEO tiene la máxima responsabilidad en materia de seguridad y salud, contando con el apoyo de otros altos directivos, gerentes y supervisores, y asesorados y asistido por el Consejo (integrado por Aena y AMD). Por su parte, el responsable de Salud, Seguridad y Medio Ambiente garantiza líneas de comunicación efectiva y directa con todos los implicados en aspectos de Salud y Seguridad Ocupacional, y con otras áreas del aeropuerto. En el propio sistema se define los roles y responsabilidades de cada una de las unidades de los aeropuertos en la materia, incluyendo la de los empleados.

En Aena Brasil, la responsabilidad corresponde a un comité conjunto establecido a través de representantes de la empresa y representantes de los empleados elegidos mediante elecciones directas. Los elegidos y nombrados están debidamente capacitados en materias relacionadas con la prevención de riesgos laborales.

Identificación de peligros, evaluación de riesgos, investigación de accidentes y acciones correctivas

AENA S.M.E., S.A, ADI y SCAIRM

En el Manual de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales se define el sistema de evaluación de los riesgos asociados a la actividad laboral. La Compañía dispone de un procedimiento[10] específico para mantener los más altos niveles de seguridad y minimizar la exposición al riesgo. En concreto, el proceso está compuesto de las siguientes etapas:

- Identificación y registro de requisitos legales
- Evaluación del riesgo, que conlleva el desarrollo del:
  - Análisis del riesgo, que implica la identificación del peligro y la estimación del riesgo (tipo y gravedad).
  - Valoración del riesgo.

  Esta evaluación consiste en un proceso dinámico, de forma que es revisada continuamente para dar cumplimiento a nuevos requisitos normativos, detectar posibles daños en la salud de los empleados, ante la introducción de nuevas tecnologías o condiciones laborales (métodos de trabajo, organización, etc). A partir de la evaluación de estos riesgos se determina la necesidad de adoptar medidas preventivas.
- Control del riesgo, para eliminar o reducir los riesgos y realizar un control periódico.

Una vez se ha realizado esta evaluación inicial del riesgo, el Servicio de Prevención de Riesgos Mancomunado, como órgano responsable de la prevención, planifica las acciones preventivas. En 2020 se han realizado 213 evaluaciones generales, evaluaciones específicas y estudios, habiéndose ejecutado 1.651 medidas preventivas de un total de 1986, lo que representa el 83,13% de las mismas.

Más del 75% de los riesgos evaluados tienen consideración de tolerables, enfocando las principales medidas preventivas en los riesgos considerados como importantes (20%) y para los cuales, una vez identificados, se proponen medidas de control del riesgo de carácter urgente, minimizando las posibles consecuencias derivadas de dichos riesgos.

Dentro de las 213 evaluaciones generales, específicas y estudios indicados, se incluyen las inspecciones de seguridad que se han realizado.

La gestión de riesgos en el Aeropuerto de Londres-Luton se basa en una estructura de gobernanza de riesgos claramente definida y que forma parte del sistema de gestión. Está diseñado para asegurar la implementación efectiva de las políticas de Seguridad y Salud de LLAOL (*London Luton Airport Operations Limited*), el Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) de LLAOL y los Sistemas de Gestión Ambiental / Energética (EMS / ENMS). El objetivo principal de los acuerdos de gobernanza es proporcionar un marco adecuado para que la dirección gestione y lidere la gestión de Seguridad y Salud en el Aeropuerto de Londres-Luton.

La evaluación de riesgos se lleva a cabo tanto a nivel local como aeroportuario. La evaluación continua de Seguridad y Salud se lleva a cabo a nivel de departamento por evaluadores de riesgos designados por los jefes de departamento y por miembros del equipo de Seguridad y Salud. A nivel de aeropuerto, los riesgos estratégicos se documentan en el Registro de riesgos del aeropuerto, que se revisa periódicamente según se define en el procedimiento HSMP001 "Gestión de riesgos".

El registro de riesgos aeroportuarios se ha revisado trimestralmente durante 2020. De los riesgos aeroportuarios, los registros de riesgos departamentales se han revisado mensualmente.

Las evaluaciones de riesgos locales se revisan:

- Antes de emprender por primera vez una nueva tarea o actividad laboral.
- Después de cualquier accidente, lesión o cuasi accidente importante.
- Antes de que se utilice o almacene por primera vez cualquier equipo o sustancia nueva.
- Después de cualquier cambio de rol, material o proceso.
- Después de cualquier cambio requerido por la legislación.
- Después de cualquier cambio de ubicación para una tarea específica.
- Anualmente.

[10] PPRL/04.02

En el caso de Aena Brasil, tal y como requiere la legislación brasileña se han implementado los siguientes programas, el Programa de Prevención de Riesgos Ambientales (PPRA), el Programa de Control de Medicina del Trabajo (PCMSO) y también se han establecido las Comisiones internas de prevención de accidentes (CIPA).

Notificación, registro e investigación de la accidentalidad

En lo que respecta al reporte de la accidentalidad, Aena cuenta con un sistema perfectamente definido para la notificación de daños a la salud[11], que conlleva, en caso de que se produzca un accidente laboral, tanto la comunicación interna a RRHH y al SPMA (mediante el Portal del Empleado o en papel), como su registro a través del Sistema DELTA y de la aplicación SAP-PRESAL.

Tras la notificación, se procede a la investigación del accidente. Durante este proceso, se recaba toda la información necesaria para establecer las causas, a fin de prevenir posibles situaciones idénticas futuras. Con ello se eleva un informe que recoge, además, propuestas de acciones correctivas y/o preventivas.

Aena mantiene actualizada la relación de accidentes/incidentes que se producen anualmente. Estos datos son reportados en los Informes de Siniestralidad, a efectos de uso y seguimiento interno, y a la autoridad laboral y sanitaria a través del sistema DELTA.

Durante el año 2020 se informó de 41 accidentes laborales con baja, todos ellos leves excepto dos. En todos ellos se investigaron sus causas y se pusieron en marcha acciones preventivas y/o recomendaciones al trabajador/a, de acuerdo al procedimiento de prevención PPRL/07.10 Procedimiento de Notificación, Registro e Investigación de Accidentes e Incidentes Laborales consensuado en el Comité Estatal de Seguridad y Salud (CESS) y disponible en la intranet corporativa.

En caso de accidente grave se sigue el mismo procedimiento, debiéndose notificar a la autoridad laboral y sanitaria en un tiempo inferior a 24 horas.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton todos los eventos (accidentes / incidentes / cuasi accidentes) se informan a través del sistema de gestión utilizando la plataforma “opscom” y se inicia una investigación.

Todas tienen la responsabilidad de informar de cualquier suceso no planificado a su superior jerárquico. Esto debe hacerse tan pronto como sea razonablemente posible sin exponerse a ningún riesgo adicional. En 2020, se registraron un total de 94 accidentes, esto incluye empleados (32 en total), pasajeros y terceros. 4 de los accidentes de nuestros empleados se registraron como RIDDOR para el HSE. Todos los accidentes fueron investigados según el HSP004.

En Brasil, cualquier accidente laboral debe ser informado al organismo supervisor a través del CAT, Comunicación de Accidentes Labores.

Aena establece sus objetivos en materia de accidentalidad como muestra de su compromiso con la reducción de la siniestralidad y el desarrollo de una cultura preventiva. Estos objetivos son revisados y actualizados anualmente

En el año 2020, se establecieron los siguientes objetivos:

- Número de accidentes: **62**.
- índice de incidencia: **8,35**. [Índice de incidencia de siniestralidad laboral = (Número de accidentes x 103) / Plantilla media acumulada].

En esta tabla se muestran las metas establecidas y resultados obtenidos entre 2016 y 2021, del Índice de Incidencia.

		2016	2017	2018	2019	2020	2021
Índice de Incidencia Siniestralidad	Meta	8,46	8,46	8,35	8,35	8,35	7,71
	Resultado	10,11	8,93	6,77	7,24	5,27	

[11] PPRL/07.10 Procedimiento de Notificación, Registro e Investigación de Accidentes e Incidentes Laborales

Accidentalidad (personal propio)

	Aena S.M.E., S.A*				Aeropuerto de Londres-Luton**				Aena Brasil***		
	2018	2019	2020	Δ 20/19	2018	2019	2020	Δ 20/19	2019	2020	Δ 20/19
Accidentes (nº)**	**163**	**151**	**100**	**-34%**	**52**	**55**	**33**	-42%	**0**	**3**	**0**
Hombre	89	85	60	-29%	-	-	-	-	0	3	0
Mujer	74	66	40	-39%	-	-	-	-	0	0	0
Con baja	**51**	**56**	**41**	**-27%**	**-**	**-**	**-**	**-**	**0**	**0**	**0**
Hombre	35	45	30	-33%	-	-	-	-	0	0	0
Mujer	16	11	11	0%	-	-	-	-	0	0	0
Sin baja	**112**	**95**	**59**	**-38%**	**-**	**-**	**-**	**-**	**0**	**3**	**0**
Hombre	54	40	30	-25%	-	-	-	-	0	3	0
Mujer	58	55	29	-47%	-	-	-	-	0	0	0
Con fallecimiento	**0**	**0**	**0**	0%	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Hombre	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0	0
Mujer	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0	0
Leves	**162**	**150**	**98**	**-35%**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Hombre	87	84	58	-31%	0	0	0	0	0	0	0
Mujer	75	66	40	-39%	0	0	0	0	0	0	0
Graves***	**1**	**1**	**2**	**100%**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Hombre	1	1	2	100%	0	0	0	0	0	0	0
Mujer	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0	0
Tasa de fallecimientos****	**0**	**0**	**0**	**0%**	**0**	**0**	**0**	0	**0**	**0**	**0**
Hombre	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0	0
Mujer	0	0	0	0%	0	0	0	0	0	0	0

(*) PPRL/07.10 Procedimiento de Notificación, Registro e Investigación de Accidentes e Incidentes Laborales.
Índices de salud y seguridad laboral de AENA SME, ADI, SCAIRM calculados según normativa española.
(**) El Aeropuerto de Londres-Luton no registra los accidentes diferenciando entre hombres y mujeres.
Aquellos índices no reportados por el Aeropuerto en 2020, serán publicados en 2021.
(***) Aena resultó adjudicataria de la concesión del Grupo Aeroportuario do Nordeste de Brasil en marzo de 2019.
(****) El registro de accidentes se realiza basándose en la legislación española.
(*****) Se consideran graves todos aquellos accidentes que hayan tenido grandes consecuencias, sin incluir los fallecimientos.
(******) Tasa de fallecimientos= Número de fallecimientos resultantes de una lesión por accidente laboral/ Número de horas trabajadas × (200.000)

	Aena S.M.E., S.A*				Aeropuerto de Londres-Luton				Aena Brasil		
	2018	2019	2020	Δ 20/19	2018	2019	2020	Δ 20/19	2019	2020	Δ 20/19
Número de días perdidos	**1.768,00**	**2.162,00**	**1.620,00**	**-25%**	**-**	**-**	**84**	**-**	**0**	**0**	**-**
Hombre	888,00	1.506,00	1.215,00	-19%	-	-	-	-	0	0	-
Mujer	880,00	656,00	405,00	-38%	-	-	-	-	0	0	-
Índice de incidencia de siniestralidad laboral**	**6,76**	**7,24**	**5,27**	**-27%**	**-**	**28,07**	**-**	**-**	**0**	**11,02**	**-**
Hombre	7,12	9,11	6,06	-33%	-	-	-	-	0	11,02	-
Mujer	5,95	3,94	3,89	-1%	-	-	-	-	0	0	-
Índice de frecuencia***	**3,92**	**4,23**	**3,08**	**-27%**	**-**	**17,01**	**23,90**	**-**	**0**	**6,4**	**-**
Hombre	4,16	5,32	3,54	-33%	-	-	-	-	0	9,1	-
Mujer	3,478	2,3	2,27	-1%	-	-	-	-	0	0	-
Índice de gravedad****	**0,14**	**0,16**	**0,12**	**-26%**	**-**	**-**	**0,06**	**-**	**0**	**0**	**-**
Hombre	0,11	0,18	0,14	-19%	-	-	-	-	0	0	-
Mujer	0,19	0,14	0,08	-39%	-	-	-	-	0	0	-

NOTA:

- ADI no presenta accidentes en 2018, 2019 y 2020.
- SCAIRM presenta en 2019, dos accidentes sin baja.
- Aena Brasil: Aena resultó adjudicataria de la concesión del Grupo Aeroportuario do Nordeste de Brasil en marzo de 2019. Con respecto a 2020, Aena Brasil presenta tres accidentes sin baja. Como consecuencia, el índice de gravedad es 0.

Aeropuerto de Londres-Luton: no registra los accidentes diferenciado entre hombres y mujeres, lo registrará a partir de 2021.

(*) PPRL/07.10 Procedimiento de Notificación, Registro e Investigación de Accidentes e Incidentes Laborales.
Índices de salud y seguridad laboral de AENA SME, ADI, SCAIRM calculados según normativa española.
(**) Índice de incidencia de siniestralidad laboral = (Número de accidentes x 10^5) / Plantilla media acumulada.
(***) Índice de frecuencia= (Número de accidentes con baja x 10^6) / (Número total de horas efectivamente trabajadas), siendo:
Número total de horas efectivamente trabajadas = (Plantilla media acumulada x 1.711 h/año).
Para el aeropuerto de Londres Luton y para ANB, se ha calculado el Índice de Frecuencia teniendo en cuenta el total de accidentes.

(****) Índice de gravedad= (Nº jornadas no trabajadas por accidente de trabajo con baja x 10^3)/ (Nº horas efectivamente trabajadas)

Absentismo (personal propio)

	Aena S.M.E., S.A[1]				Aena Desarrollo Internacional (ADI)				SCAIRM				Aeropuerto de Londres-Luton[2]				Aena Brasil[3]
	2018	2019	2020	Δ 20/19	2018	2019	2020	Δ 20/19	2018	2019	2020	Δ 20/19	2018	2019	2020	Δ 20/19	2020
Nº de horas perdidas por absentismo	**669.071,18**	**754.854,41**	**789.310,64**	**4,6%**	**-**	**1.727**	**539,15**	**-69%**	**6.847,15**	**8.231,35**	**4.964,10**	**-40%**	**78.555,63**	**87.582,31**	**59.413,98**	**32%**	**4.335,00**
Hombre	362.094,97	431.243,29	454.667,04	5,4%	-	1.618	491,00	-70%	5.488	3.270,10	3.833,80	17%	46.088,63	51.798,00	23.884,02	54%	2.250,00
Mujer	306.976,21	323.611,12	334.643,60	3,4%	-	109	48,15	-56%	1.359,15	4.961,25	1.130,30	-77%	32.467,00	35.784,31	35.529,95	-1%	2.085,00
Índice de absentismo	**6,05**	**6,59**	**7,14**	**8,3%**	**-**	**4,83**	**1,59**	**-67%**	**5,91**	**6,77**	**4,65**	**-31%**	**5,4**	**5,51**	**3,84**	**30%**	**-**
Hombre	5,11	5,94	6,55	10,3%	-	8,44	2,71	-68%	6,43	3,71	4,91	32%	6,36	5	3,57	29%	-
Mujer	7,72	7,72	8,14	5,4%	-	**0,66**	**0,3**	-55%	4,46	14,87	3,94	-74%	4,89	6,45	4,31	33%	-

[1] Aena S.M.E.,S.A., ADI, AIRM: Número de horas perdidas por absentismo = número 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
[2] Aeropuerto de Londres Luton: Índice de absentismo= Número de accidentes x10^6/número de horas trabajadas (Número de horas trabajadas anualmente x número de trabajadores).
[3] Aena Brasil no calcula el índice de absentismo.

Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral

Aena establece una comunicación activa y bidireccional con todos los empleados de la organización, con la que trata de concienciar sobre la importancia del cumplimiento de la política de prevención, y detectar y conocer las inquietudes de los empleados en los asuntos relacionados con salud y seguridad, tal y como queda definido en el procedimiento elaborado para tal fin[12]. Entre las herramientas disponibles se pueden citar el portal de recursos humanos de la intranet, la *newsletter* de la Compañía y las notas informativas, entre otras.

Además, los empleados pueden trasladar sus inquietudes a través del buzón de correo electrónico del SPMA y de la comunicación directa con los delegados de Prevención y los comités expertos en materia de salud y seguridad que, como se menciona anteriormente, se constituyen como los órganos de participación y consenso entre los representantes de los trabajadores y la Organización.

Los Comités de Seguridad y Salud son órganos paritarios y colegiados de participación destinados a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de PRL, y están compuestos por los representantes designados por la Dirección de la Organización por una parte, y de los representantes de los trabajadores, por otra, para participar en las siguientes actuaciones:

- Identificación de los peligros, evaluación de riesgos y determinación de controles.
- Investigación de accidentes.
- Desarrollo y revisiones de las políticas y objetivos en materia de PRL
- Consulta cuando haya cualquier cambio que afecte a la PRL
- Representación en los temas de PRL

Los comités de Seguridad y Salud, tanto Estatal como Local en los diferentes centros, se reúnen periódicamente cada 3 meses. Su composición es paritaria entre la parte social o representantes de los trabajadores especializados en PRL (Delegados de Prevención) y los representantes de la empresa. A los comités de seguridad y salud acuden los miembros de SMPRL como asesores expertos en la materia. Los temas a tratar son los específicos de PRL y se consensuan mediante el correspondiente orden del día. Las actas de cada reunión, una vez consensuadas y firmadas por todos

[12] PPRL/03.01. Comunicación

los integrantes del comité de seguridad y salud, se publican en la web de Aena, siendo así accesibles a todos los trabajadores.

En el marco de gestión de la seguridad y salud durante la pandemia de la covid-19, Aena ha mantenido de forma permanente el contacto y la coordinación con las autoridades sanitarias y con los trabajadores y sus representantes, con el fin de ir implantando nuevas medidas en función de la legislación vigente y de la evolución de la emergencia sanitaria. Entre estas medidas, cabe destacar el diseño de un protocolo de actuación (PRO) alineado con las recomendaciones del Ministerio de Sanidad y puesto a disposición de toda la plantilla donde se incluyen todas las medidas que se han puesto en marcha para salvaguardar la salud de los trabajadores en los centros de trabajo.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de su propio procedimiento de consulta y participación de los trabajadores, en el que se muestra cómo el aeropuerto establece, implementa y mantiene procesos consulta y participación de los trabajadores a todos los niveles y funciones, y donde existen representantes de los trabajadores para el desarrollo, la planificación, ejecución, y evaluación del desempeño y oportunidades de mejora del sistema de gestión de salud y seguridad. Para ello, parten de la base de que la "seguridad no es la ausencia de accidentes, si no la presencia de verdad, el compromiso y la positividad", utilizando una metodología de "investigación de la seguridad apreciativa". De esta manera prácticamente todos los miembros de la organización se involucran con el objetivo de actualizar y mejorar, surgiendo así oportunidades de mejora.

Asimismo, el Aeropuerto tiene su propio procedimiento de comunicación interna y externa sobre sus sistemas de gestión y desempeño, en lo que respecta a salud y seguridad, medio ambiente y energía. Internamente, a través de cursos de capacitación y la distribución de procedimientos. A nivel externo, el aeropuerto se compromete a la difusión de la documentación (políticas) a través de la web, y la organización de reuniones con partes interesadas.

En Aeroportos do Nordeste do Brasil, la comunicación se realiza a través de boletines de difusión de información sobre salud y seguridad, a todos los empleados.

Formación en materia de salud y seguridad laboral

Tal y como viene definido en el procedimiento[13] creado para tal fin, Aena garantiza que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación –independientemente de la modalidad o duración de su contrato-, como ante cambios organizativos, en las funciones que desempeñe, o la introducción de nuevas tecnologías o equipos de trabajo.

	2020				
	AENA S.M.E.	**SCAIRM**	**ADI**	**LLA**	**AINB**
Número de actividades formativas	54	7	3	-	3
Número de empleados	7.638	81	24	-	272
Número horas	75.550	805	95	-	873

Para ofrecer una formación centrada específicamente en el puesto que ocupa cada trabajador, de forma periódica, cuando se realizan las revisiones de las evaluaciones de riesgos de las tareas de cada trabajador, se identifican las necesidades de capacitación en materia de salud y seguridad. Estos cursos, que son de carácter obligatorio y computan a efectos de la retribución variable anual, se imparten dentro de la jornada laboral.

Para el Aeropuerto de Londres-Luton resulta fundamental la formación y capacitación en la materia. La Política de salud y seguridad describe el compromiso con la capacitación de los empleados y el procedimiento de capacitación y competencia HMSP005 indica cómo trabajar en este sentido.

Tal y como se indica, para garantizar que los empleados reciben un nivel de formación adecuado, a todos ellos inicialmente se les proporciona una iniciación general sobre Salud y Seguridad, Medioambiente y Energía en la que se les da a conocer el perfil de riesgos asociados, peligros, medidas de control, posibles impactos asociados con su puesto de trabajo específico, etc. Además, dicha formación ha de complementarse con ejercicios de aprendizaje específicos.

En Aena Brasil todos los empleados se forman en aspectos relacionados con los riesgos y la prevención de accidentes laborales, cuando son contratados. Esta formación es parte de la integración del empleado a la empresa. Adicionalmente, se ha impartido formación a los miembros de la comisión interna de accidentes - CIPA.

[13] PPRL/03.02 "Formación y sensibilización"

Fomento de la salud y el bienestar de los trabajadores

La actividad de vigilancia de la salud de los empleados comprende, entre otros elementos, la promoción de la salud integral del trabajador con acciones encaminadas a mejorar sus condiciones, y la vigilancia de la salud de los trabajadores para detectar precozmente e individualizar los factores de riesgo y deterioro que pueden afectar a su salud, tal y como viene definido en el Procedimiento elaborado para tal fin[14]. En este sentido, Aena desarrolla y contempla una amplia gama de actividades de prevención y promoción de la salud de sus trabajadores. Estas actuaciones, elaboradas por los técnicos, son sometidas a consulta y participación en el Comité Estatal de Seguridad y Salud previamente a su aprobación. Entre ellas, además de la realización de reconocimientos médicos[15] y de la provisión de los equipos de protección que precisen de acuerdo a los riesgos de cada puesto de trabajo, se abordan otro tipo de programas preventivos, la difusión de la cultura sanitaria, el seguimiento de enfermedades profesionales, etc.

Entre otras de las actuaciones en relación al fomento de la salud y seguridad de los empleados en 2020 destacan:

- Mantenimiento del Servicio de Prevención Mancomunado (Sociedad dominante, Aena Desarrollo Internacional, Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional Región de Murcia).
- Continuación de la implantación del protocolo de colaboración con centros, orientado a identificar e implantar áreas de mejora en competencias de comunicación, gestión de conflictos, toma de decisiones y liderazgo de una manera dialogada, colaborativa y con acuerdos de seguimiento, evaluación e impacto, en respuesta a los resultados de la encuesta de clima laboral.
- Medidas de Gestión en Seguridad y Salud, Equipos de Protección Individual (EPI's).
- Servicios de asesoramiento a toda la plantilla.
- Incremento de la divulgación a los empleados, -a través de la Intranet corporativa- de las fichas de riesgos de cada ocupación.
- Gestión de más de 11.740 expedientes de Coordinación de Actividades Empresariales (CAE).
- Realización de más de 8.807 pruebas médicas (reconocimientos, análisis clínicos, certificados de aptitud, etc.).
- Además de las actuaciones de formación en la materia, a través de los canales de comunicación interna la Compañía distribuye entre los empleados información relevante para prevenir accidentes y preservar la seguridad y salud, y fomentar los hábitos de vida saludable. La intranet, los boletines, el correo electrónico, las pantallas digitales en el edificio son algunos ejemplos, a los que se suma el programa "Despegando recursos".
- Garantizar la salud de trabajadores, personal subcontratado y pasajeros: adopción de medidas sanitarias tendentes a evitar la propagación de la covid-19 y proteger la salud de los trabajadores, proveedores y personal externo. Para ello, se ha facilitado el trabajo no presencial y la asistencia presencial parcial cuando ha sido posible, reorganizando los turnos y siguiendo todas las recomendaciones de las autoridades sanitarias –distancia mínima de seguridad, desinfección de instalaciones, reducción de concentraciones de personas, etc.
- La experiencia del teletrabajo, implantada en un escaso intervalo de tiempo, y aplicada en un porcentaje elevado la plantilla, con puestos y perfiles diferentes, y con garantía en la prestación de los servicios, ha constituido un verdadero reto sin precedentes superado con éxito.

[14] PPRL07/04. Vigilancia de la salud

[15] La confección de estos reconocimientos se realiza por una empresa externa autorizada por el Ministerio de Trabajo, y los resultados son analizados y supervisados por los Servicios Médicos de Aena, y puestos asimismo a disposición de los trabajadores.

Medidas implantadas en Aena en 2020 para la seguridad de sus empleados ante la covid-19*

Seguridad en el trabajo

Teletrabajo presencial/ Trabajo a distancia: teletrabajo en aquellos puestos en los que es posible, y rotaciones y ubicaciones presenciales limitadas y duplicadas para preservar los puestos esenciales.

Cierre de cantinas y cafeterías de los centros de trabajo.

Adaptación de los centros de trabajo para reforzar la higiene, la ventilación y la distancia.

Aeropuerto de Londres-Luton

Trabajo no presencial.

Desinfectantes en las oficinas y el aeropuerto.

Distanciamiento social.

Pantallas colocadas en oficinas, escritorios, seguridad, etc

Higienización de bandejas.

Burbujas de trabajo.

Mejora en el régimen de limpieza.

Prevención y cuidado

Facilitación de *kits* personales de protección a cada empleado: mascarillas, toallitas y guantes.

Realización de dos **fases de pruebas diagnósticas** (en la reincorporación y tras las vacaciones).

Posibilidad de **realizar pruebas diagnósticas en cualquier momento**, con la prescripción del servicio médico de la empresa.

Evaluación médica específica al **personal vulnerable** para adaptar medidas específicas a su caso (como prórrogas de teletrabajo).

Campaña de vacunación contra la gripe.

Comunicaciones periódicas sobre la importancia de la prevención.

Uso obligatorio de mascarilla en todos los puestos de trabajo.

Aeropuerto de Londres-Luton

Promoción de las pruebas semanales del personal.

Distribución de Equipos de Protección Individual.

Prueba de temperatura.

Aeroportos do Nordeste do Brasil

Se han distribuido *kits* y mascarillas.

Se han realizado pruebas a los empleados y todos los empleados son monitoreados diariamente.

Apoyo psicológico

Creación del portal **"Despegando Recursos"** con el fin de ofrecer recursos para abordar las situaciones de estrés, ansiedad o incertidumbre provocadas por la pandemia.

Este recurso facilita al empleado orientación e información relacionada con el factor humano. Como abordamos las situaciones de incertidumbre, miedo, procesos de adaptación y cambios en nuestro entorno personal familiar y laboral.

Cada semana los empleados reciben un **artículo informativo** a través de email junto con un enlace a otros recursos complementarios como videos, lecturas, música relacionados con aspectos biopsicosociales de la persona.

Un equipo de seis personas del ámbito de la psicología, sociología y trabajo social ofrecen este recurso a todos los empleados de Aena.

Aeropuerto de Londres-Luton

Comunicaciones regulares.

Reuniones de revisión de salud y bienestar.

Plan de bienestar para gerente de línea.

Apoyo a los trabajadores a domicilio con evaluaciones DSE.

Aeroportos do Nordeste do Brasil

Se informa constantemente a los empleados sobre acciones para mitigar los riesgos de contaminación y la aplicación de protocolos de seguridad.

*Se incluyen algunos ejemplos de las últimas medidas acordadas con la Subcomisión de la Coordinadora Sindical Estatal, recogidas en el Marco General del Plan de Recuperación Operativa de los Centros de Trabajo de Aena.

Cabe resaltar que con motivo de la pandemia de la covid-19, todos los trabajadores de la Compañía han realizado un curso de los aspectos generales y medidas preventivas de la enfermedad, y medidas de prevención para el bienestar del empleado en modalidad de teletrabajo.

AENOR ha concedido la Certificación de los Protocolos de Actuación frente a la Covid-19 de los lugares de trabajo de AENA. Este certificado es el resultado del trabajo realizado para la puesta en marcha de todas las medidas y protocolos contemplados en los Planes de Recuperación Operativa (PROs) de cada centro de trabajo, su adecuación a las recomendaciones del Ministerio de Sanidad y la eficacia de las mismas. Un certificado que corrobora el esfuerzo de Aena por adecuar los lugares de trabajo a las nuevas circunstancias y que avala todo el trabajo realizado para crear un entorno laboral seguro para los empleados

Nº enfermedades profesionales por región

Durante el ejercicio 2020 se ha registrado las siguientes enfermedades profesionales declaradas por la mutua:

	Aena S.M.E., S.A			Aena Desarrollo Internacional (ADI)			SCAIRM			Aeropuerto de Londres-Luton			Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (Aena Brasil)	
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2019	2020
Nº de fallecimientos por dolencia o enfermedad laboral	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Hombre	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Mujer	0	0	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**	**0**	**0**
Hombre	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Mujer	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	**0**	**0**

Compromiso con las empresas (externas/concurrentes)

En materia de seguridad y salud laboral con las empresas externas/concurrentes, y dando cumplimiento a la normativa vigente, Aena cuenta con un sistema de Coordinación de Actividades Empresariales en funcionamiento en todos los centros de trabajo, donde se comunican los riesgos de las empresas que trabajan en las instalaciones de Aena, fomentando así la coordinación entre todas ellas.

Esta Coordinación de Actividades Empresariales con terceros se desarrolla de acuerdo al procedimiento PPRL 03-03 Coordinación actividades Empresariales, en el que se establecen los requisitos y mecanismos de coordinación en materia de Prevención de Riesgos Laborales entre Aena S.M.E., S.A. y todas aquellas empresas que desarrollan algún tipo de actividad en las instalaciones gestionadas por Aena S.M.E., S.A. La finalidad es mejorar las actuaciones en materia de prevención de riesgos laborales y cumplir puntualmente con las obligaciones establecidas en el artículo 24 de la Ley 31 de 1995, de Prevención de Riesgos Laborales, y de su posterior desarrollo mediante el Real Decreto 171 de 2004, y demás legislación concordante.

Por lo tanto, es un compromiso de Aena S.M.E., S.A, como entidad de derecho público, asumir la iniciativa y promover la coordinación de actividades empresariales en materia de prevención de riesgos laborales, en todos los ámbitos y en todas las actividades que se desarrollen en sus centros de trabajo. La relación entre Aena y las empresas externas puede que sea por una vinculación directa (al haberse establecido una contratación de trabajos, arrendamiento, cesión de instalaciones o cualquier otra modalidad que formalice una relación contractual entre Aena y dicha empresa externa), o bien por medio de una vinculación indirecta, de tal modo que no habiendo ningún tipo de relación contractual entre Aena S.M.E., S.A y cualquier otra empresa, ésta desarrolle su actividad empresarial en su totalidad o en parte de ella en las instalaciones de Aena S.M.E., S.A.

Este compromiso se articula mediante el intercambio y de información relativa a la generación de riesgos a terceros producidos por la actividad de las empresas concurrentes en el centro de Aena. Dicho intercambio se genera en la página web http://www.aena.es/es/corporativa/prevencion-riesgos-laborales.html. En ella las empresas proceden a descargarse el documento “Mapa de riesgos del centro” en el que están recogidas, en tiempo real, las declaraciones de riesgos generadas por las empresas que en ese momento están realizando alguna actividad en el centro de Aena. A continuación, las empresas proceden a declarar los posibles riesgos a terceros que genere su actividad. Esta información pasa a formar parte “Mapa de riesgos del centro”, para que las demás empresas puedan obtenerla de manera actualizada y en tiempo real; todas las empresas tienen el deber de trasmitir a sus trabajadores esta información.

El Aeropuerto de Londres-Luton trabaja en colaboración con los proveedores para garantizar que los riesgos a los que estén expuestos terceros y empleados se reduzcan tanto como sea posible.

Se llevan a cabo reuniones periódicas con los grupos de interés para revisar riesgos y si pueda tener un impacto en el negocio se escala a través de la estructura de gobierno de riesgos.

Cualquier comunicación que sea relevante para nuestros proveedores se comparte a través de nuestra aplicación comunitaria a la que tienen acceso. Esto incluye cualquier consejo, orientación y recomendación relacionados con la covid-19.

6 Servicios seguros y de calidad

La cultura de seguridad y la vocación de servicio han sido claves para responder con éxito a los retos de 2020

Seguridad operacional

- Programas y sistemas de gestión certificados
- Planes de emergencias
- Revisiones y auditorías periódicas Acciones correctivas
- Comunicación y formación
- Coordinación con todos los agentes implicados para garantizar la seguridad sanitaria de todos los usuarios

2.150
EMPLEADOS FORMADOS EN 2020

EN AEROPUERTOS ESPAÑOLES
54 SUPERVISIONES INTERNAS
22 AUDITORÍAS EXTERNAS

Seguridad sanitaria

- Llamadas al cumplimiento de las medidas sanitarias
- Recomendaciones para el viaje
- Seguridad en todos los espacios y servicios de los aeropuertos
- Coordinación con todos los agentes implicados para garantizar la seguridad sanitaria de todos los usuarios

LA SALUD DE LOS CIUDADANOS HA SIDO CLAVE EN LAS ACTUACIONES DE AENA EN 2020

Seguridad aeroportuaria

- Prevenir actos de interferencia ilícita
- Vigilancia y control: programas de seguridad en aeropuertos
- Programa nacional de seguridad
- Formación y simulacros

EN AEROPUERTOS ESPAÑOLES
33 AUDITORÍAS
15 VERIFICACIONES

Ciberseguridad

- Plan de ciberseguridad 2018-2022
- Auditorías periódicas del nivel de seguridad
- Plan Estratégico de Seguridad de la información
- ISO 27001

NUEVA POLÍTICA CORPORATIVA DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN APROBADA EN 2020

Gestión excelente

- Plan Estratégico de mantenimiento aeroportuario
- Sistema de gestión integrado de calidad y medio ambiente
- España: Compromisos recogidos en DORA
- Formación específica y compromisos de proveedores
- Medición de la experiencia de cliente

4,06 ÍNDICE DE SATISFACCIÓN EN LOS AEROPUERTOS DE LA RED ESPAÑOLA DE AENA EN 2020

Compromiso con los ODS

3 **ODS 3 Salud y bienestar**

9 **ODS 9 Industria, Innovación e infraestructura**

11 **ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles**

16 **ODS 16 Paz, justicia e instituciones sólidas**

17 **ODS 17 Alianzas para lograr los objetivos**

6.1. Garantía de Seguridad en la prestación de servicios

Para poder prevenir situaciones de riesgo, Aena evalúa de manera continua posibles contingencias que puedan afectar al normal desarrollo de las actividades. La Compañía trabaja en cada una de sus instalaciones para minimizar las amenazas y riesgos, siempre conscientes de que la adaptación de las infraestructuras -tanto físicas como digitales- a los riesgos detectados no se produce con la misma rapidez que la aparición de nuevas amenazas. Esta necesidad de responder a las eventualidades y reducir los riesgos hasta un nivel suficiente y razonablemente alcanzable, supone que los procedimientos de actuación en materia de seguridad de Aena estén en constante evolución y adaptación, tanto a raíz de las propias evaluaciones realizadas por la Compañía, como por los posibles cambios normativos. Para ello, se disponen de mecanismos, medidas y recursos humanos y materiales enfocados a garantizar la Seguridad Aeroportuaria, Operacional y de la Información.

En 2020, a raíz de la emergencia sanitaria, cobra especial relevancia el concepto de Seguridad Sanitaria, enfocada a minimizar el riesgo de contagio, promoviendo y preservando la salud de toda la sociedad.

Seguridad Operacional

El fuerte compromiso adquirido por la alta dirección, a través de la Dirección General de Aeropuertos, para alcanzar, mantener y mejorar si cabe el nivel de Seguridad Operacional en la red de aeropuertos de Aena se formaliza a través de la Política, que guía la implantación en los aeropuertos de los relativos Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional.

Para que la seguridad esté presente en todos los servicios que presta en sus aeropuertos, la Compañía ha integrado en los procesos y actividades aeroportuarias la gestión de la Seguridad Operacional, en cumplimiento con la normativa y regulación aplicable[1], con un objetivo prioritario: garantizar que las actividades que permiten el funcionamiento aeronáutico del aeropuerto contribuyan de forma óptima a la Seguridad Operacional de la aviación en su conjunto.

En los Aeropuertos españoles, a través de la **Política de Seguridad Operacional** se establece el compromiso de la Organización para alcanzar, mantener y promocionar la prestación segura de los servicios que tiene asignados, integrando dentro de los procesos y actividades aeroportuarias la gestión de la Seguridad Operacional. Con ella, se persigue la responsabilidad de cumplir los requisitos legales y normas aplicables en la materia, tener en cuenta las buenas prácticas, proveer los recursos necesarios y hacer que la seguridad operacional sea una de las principales responsabilidades de todos los directivos y del personal del aeropuerto en general. La actualización de la Política de Seguridad Operacional realizada en 2020 ha incidido en la aplicación activa 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.

Dicha Política de Seguridad Operacional ha dado lugar a la implantación paulatina en los aeropuertos de su red de **Sistemas de Gestión de Seguridad Opera-cional (SGSO)** que permitan identificar los problemas, riesgos y peligros relativos a la seguridad en las ope-raciones aeroportuarias de forma proactiva, tomando todas las medidas necesarias para anticipar cualquier accidente o incidente:

- Identificando los puntos débiles de la organización, clasificando su nivel de riesgo y tomando medidas para reducirlo.
- Identificación de peligros, análisis de riesgos y mitigación de los mismos.
- Analizando y vigilando la operación del aeropuerto de forma global.
- Disponiendo de indicadores que permitan realizar el seguimiento de las condiciones de seguridad de la actividad aeroportuaria para anticipar los posibles problemas y sus soluciones.
- Analizando los accidentes e incidentes para definir medidas que minimicen sus consecuencias.
- Creando una cultura de seguridad a través de la difusión de sus resultados y conclusiones.
- Mejorando la seguridad global del aeropuerto a través de un programa de seguridad operacional con objetivos claros.

El Aeropuerto de Londres-Luton dispone de su propia Política de Seguridad Operacional, contenida en el Manual del Aeródromos, que se distribuye anualmente a través del correspondiente aviso de gestión aeroportuario (Management Advice Notice (AMN)), y que está en línea con los objetivos incluidos en la política que rige los aeropuertos españoles.

Asimismo, dispone también de su propio sistema de gestión de Seguridad Operacional, para garantizar que el aeródromo cumple con los requerimientos establecidos en normativa vigente, permitiéndole registrar, identificar y gestionar los riesgos en la materia, los cuales son evaluados regu-larmente. Este sistema es, asimismo, evaluado por la Autoridad Civil de Aviación (CAA), y es además auditado.

El Aeropuerto cuenta también con su Programa de Seguridad Operacional, que incluye sus propios indicadores y objetivos, marcados por el equipo de seguridad operacional en colaboración con terceros.

[1] 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 N 139/2014 (de aplicación tanto a los aeropuertos españoles como al Aeropuerto de Londres-Luton) por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) N 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.

Así, y de acuerdo con la definición de la OACI, el **SGSO** es un enfoque sistemático para la gestión de la Seguridad Operacional -adaptado a cada aeródromo-, que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos necesarios y que persigue, ante todo, **reducir los riesgos hasta un nivel suficiente y razonablemente alcanzable.**

Para alcanzar el principio de mejora continua del sistema, se elabora periódicamente un Programa de Seguridad Operacional del aeropuerto con una propuesta de objetivos y metas de Seguridad Operacional, acorde a los recursos destinados a tal fin.

Asimismo, a través de una serie de índices e indicadores, que son evaluados y analizados de forma periódica -de acuerdo con unos valores de referencia-, definidos en el Procedimiento tipo E A-PGS-03 (particularizado para cada aeropuerto) se supervisa periódicamente el nivel de Seguridad Operacional alcanzado en cada aeropuerto. Estos indicadores están relacionados con la meteorología, el mantenimiento, el medio ambiente, los vehículos/conductores o las incidencias, entre otros.

Los Aeroportos do Nordeste do Brasil disponen de su Sistema de Gestión Operacional, disponible en el Manual de Operaciones de Aeródromo (MOPS). El objetivo de este Manual es adoptar un enfoque sistemático de la operación del aeródromo, mediante el establecimiento de reglas
y estándares -establecidas en las políticas, procesos y procedimientos- a ser cumplidos por todos los involucrados en las Operaciones de la Zona de Aeronáutica, además de presentar otras medidas administrativas aplicables,
y dando cumplimiento con los requisitos de la Agencia Nacional de Aviación Civil y las mejores prácticas internacionales recomendadas.

El SGSO presenta los pilares básicos, procedimientos y requisitos de seguridad operacional aplicados en los Aeropuertos de Aena en Brasil para la estandarización de las actividades de seguridad operacional bajo responsabilidad dentro de los aeropuertos.

Estos pilares son:

- Política y objetivos de seguridad operacional
- Gestión de peligros y riesgos
- Garantía de Seguridad Operacional
- Promoción de la Seguridad Operacional

Para llevar a cabo un proceso de evaluación y mejora continua del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional se llevan a cabo[2]:

- **Supervisiones internas**, en todos los aeropuertos de la red de Aena, con el objetivo de verificar la correcta implantación, idoneidad y eficacia de los sistemas de gestión de Seguridad Operacional. Estas supervisiones, realizadas por personal ajeno al aeropuerto, se realizan con una frecuencia máxima de dos años.
En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, también realizan auditorías internas del Sistema de Gestión.
- **Auditorías externas,** realizadas por AESA, en el caso de los aeropuertos en España con el fin de garantizar que Aena ha implantado de forma apropiada el SGSO en cada aeropuerto. La red española de aeropuertos de Aena fue certificada por la AESA en materia de Seguridad Operacional antes del 31 de diciembre de 2017. En general, los aeropuertos

[2] En los Aeropuertos de Brasil la realización de supervisiones internas y externas y simulacros está prevista a partir de 2021.

de la red reciben una media de 45 visitas de auditores anualmente, teniendo una mayor presencia en los del Grupo I. Para evitar la detección de no-conformidades derivada de estas supervisiones, Aena ha puesto en marcha un equipo interno que lleva a cabo procesos de supervisiones internas. En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton es auditado por la Autoridad Civil de Aviación (CAA) y por la British Standards Institution, dos veces al año.

- **Simulacros.** En 2020 se han llevado a cabo 6 simulacros generales aeronáuticos en los aeropuertos españoles de la red de Aena, de los 30 inicialmente programados de acuerdo a la normativa. El resto de simulacros generales aeronáuticos pendientes está previsto realizarlos tan pronto se normalice la situación sanitaria. Mientras tanto, se llevarán a cabo medidas mitigadoras, aprobadas por la Autoridad Aeronáutica, que garantizan el mantenimiento de un nivel de Seguridad Operacional equivalente. Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton también lleva a cabo simulacros de forma regular, siguiendo el esquema establecido por la CAA, si bien en 2020, con motivo de la crisis sanitaria y la falta de disponibilidad de las partes interesadas, no se ha realizado ninguna.

	2019			2020		
	Red de aeropuertos españoles	AIRM	LLA	Red de aeropuertos españoles	AIRM	LLA
Supervisiones internas (nº)	27	1	46	54	1	19
Auditorías externas (nº)	29	1	1	22	-	2

A continuación se destacan otros mecanismos que coadyuvan a mantener niveles excelentes de Seguridad Operacional en los aeropuertos de Aena.

Plan de Emergencia

En todos los Aeropuertos y Helipuertos de Aena –incluyendo el Aeropuerto de Londres-Luton- existe un Plan de Emergencia (autoprotección) actualizado y estructurado de acuerdo con la normativa sectorial europea (Reglamento 139/2014), con el RD 862/2009 -en el caso de los aeropuertos españoles-, las instrucciones técnicas de AESA, las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la normativa de Protección Civil Nacional, para hacer frente tanto a emergencias derivadas de la operación de aeronaves como a emergencias que se produzcan en los terminales de pasajeros y demás edificios e instalaciones del Aeropuerto.

Los Aeropuertos 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[3]. 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.

En el Plan de Emergencia se identifican los elementos que pueden generar una emergencia en el aeropuerto así como las dependencias clave desde el punto de vista de continuidad del servicio, contiendo los procedimientos de coordinación de acciones para responder a emergencias aeroportuarias y en sus alrededores. De esta manera, se evalúan los posibles riesgos (peligros naturales, tecnológicos o antrópicos, etc), y se les asocian medidas mitigadoras.

Estos Planes son documentos vivos que están en continua actualización, para contemplar cualquier cambio

[3] Anexo 14 OACI - Presta Servicio de Emergencia en Aeropuertos, Decreto n 87.249, de 06.06.82 del Comando Aeronáutico, RBAC N 153 - ANAC - 2012 - Establece criterios en Aeródromos para Operación, mantenimiento y respuesta a emergencias; Res. N 279 / ANAC / 2013 - Establece criterios normativos sobre la implementación, operación y mantenimiento del Servicio de Prevención, Salvamento y Extinción de Incendios en Aeródromos Civiles (SESCINC).

que se produzca en el aeropuerto. Se distribuyen a todos los organismos intervinientes en los mismos o afectados, tanto internos como externos.

Los Planes de Emergencia (autoprotección) contemplan también la actuación en situaciones de emergencia de seguridad, si bien existe información en relación a esta casuística que se recoge en procedimientos de seguridad, de difusión restringida y separados del Plan de Emergencia.

Con el fin de incrementar el nivel de seguridad en la red de Aeropuertos españoles, se dispone además de un Plan de Simulacros de Emergencia y una política de realización de simulacros, que aplica tanto en edificios e instalaciones como en lo relacionado con emergencias aeronáuticas. Además, con el fin de facilitar la realización de simulacros durante la emergencia sanitaria por covid-19, se ha priorizado la realización de simulacros virtuales sobre plano y se ha desarrollado documentación de apoyo a la organización de este tipo de ensayos del Plan de Emergencia.

Por su parte, los Aeroportos do Nordeste do Brasil disponen, asimismo, de Procedimientos para Retiro de Aeronaves Inoperativas y Desinterdicción de Pista, Procedimiento de mitigación de efectos psicológicos negativos derivados de un accidente de aviación, planes anti-incendios y planes de contingencia para emergencias de salud pública. Todos ellos se revisan en caso de ejercicio de simulacro, de una eventual emergencia que requiera la 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.

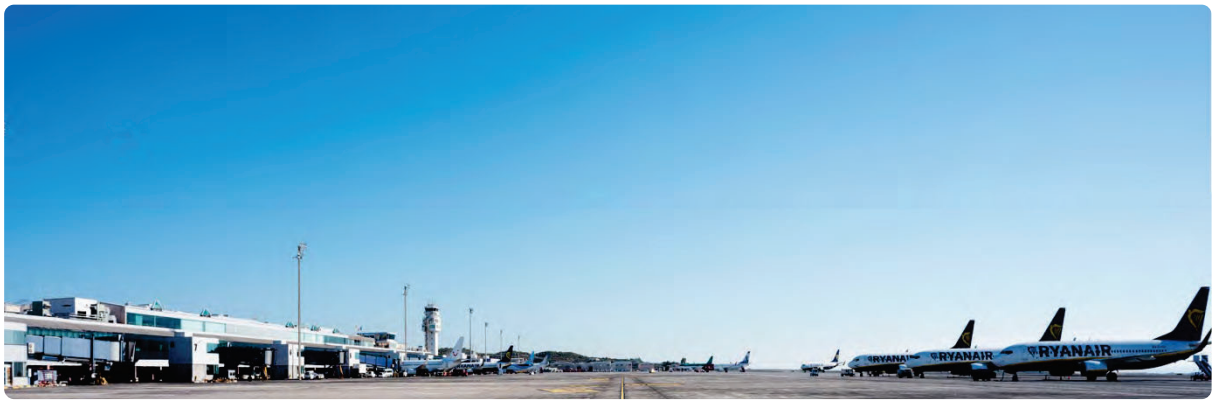
Investigación, tratamiento de accidentes e incidentes, y acciones correctivas

Con el fin de tomar las medidas adecuadas para evitar que se repita un accidente/incidente, los aeropuertos de la red de Aena dispone de un procedimiento de comunicación y análisis de los accidentes e incidentes que se producen en el lado aire del aeropuerto o que afectan a la Seguridad Operacional. Cuando se producen se deben comunicar todos los datos relativos al suceso a la dependencia de control que se haya establecido a este fin. A este respecto, la Compañía cuenta con un centro de gestión de red 24 horas para incidencias operativas, el CGRH24, que hace un seguimiento continuo del estado operativo de toda la Red de Aeropuertos, coordinada con SYSRED (ENAIRE) y de las incidencias que afectan a las operaciones en vuelo, además de realizar los correspondientes informes de seguimiento. En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, todos los accidentes, incidentes y acciones correctivas son reportados a través de un sistema propio, siguiendo su procedimiento de gestión de accidentes e incidentes específico (HSP004)[4].

En el Aeropuerto de Londres-Luton se ha adoptado un modelo de mejores prácticas para el reporte y la investigación de accidentes, con el foco puesto en la consecución de nuevas oportunidades de aprendizaje (aprender de los errores)

[4] Este procedimiento es similar al seguido en caso de accidente en materia de salud y seguridad laboral.

Por su parte, en los aeropuertos de Aena Brasil, a través de los procesos establecidos por SGSO, los Eventos de Seguridad Operacional (ESO) son gestionados por el área de Seguridad Operacional y el área de Operaciones Aeroportuarias. Ante una investigación de un posible evento en materia de seguridad operacional el objetivo principal es prevenir eventos futuros y no señalar culpa o responsabilidad. Por lo tanto, la información obtenida en las investigaciones es para uso exclusivo de la Gerencia de Seguridad, bajo el auspicio del Sistema de Prevención e Investigación de Accidentes Aeronáuticos -SIPAER (Comando de la Fuerza Aérea).



Dentro del ámbito del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional cada aeropuerto identifica peligros, analiza los riesgos que generan e implanta las medidas de mitigación que correspondan. A través del **Procedimiento de comunicación de Seguridad Operacional** se establece una **sistemática** que permite recibir, documentar y responder a las comunicaciones, consultas y reclamaciones en materia de Seguridad Operacional, internas y externas, así como disponer un **canal de comunicación interna** acerca de cuestiones relacionadas con la Seguridad Operacional.

En relación a los accidentes e incidentes de carácter grave, en el CGRH24 en España catalogan las incidencias de Nivel 1 y 2 respecto a la afección operativa dentro de la red. En el año 2020, se produjeron 102 N1, debido al estado de alarma, y 21 N2. Además, en el marco del SGSO se han realizado 13.795 comunicaciones consideradas incidentes.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en 2020 no se produjo ningún accidente/incidente de carácter grave, mientras que en los Aeropuertos do Nordeste do Brasil se produjeron 7 accidentes/incidentes de carácter grave. En caso de que se produzca algún suceso, todos ellos son revisados, compartiendo las posibles propuestas de mejoras.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, los empleados han participado en la formación “Safety differently” (tours y visitas), que promueve una metodología proactiva y está centrada en el aprendizaje basado en oportunidades (prevención).

La Compañía exige a los proveedores externos disponer de un responsable de Seguridad Operacional, así como garantías del cumplimiento de la Normativa de Seguridad Operacional, para lo cual deben asegurar el conocimiento y la aplicación de la normativa en la materia, proporcionar al aeropuerto la información necesaria sobre su actividad, la colaboración continuada con el Director del expediente, la comunicación de accidentes/incidentes, entre otros.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, a estos proveedores se les da acceso a publicaciones relacionadas con la Seguridad Operacional a través del Portal de Gestión propio, debiendo por su parte proporcionar información relacionada con la Seguridad Operacional y cooperar con el aeropuerto en todos estos aspectos.

Por último, en Brasil, todos los proveedores de la Red Aena que brindan servicios continuos tienen cláusulas contractuales específicas destinadas a garantizar la seguridad operativa. Se trata de cláusulas de cumplimiento obligatorio que deben estar incluidas en todos los contratos que afecten a la seguridad operacional, como: prestación de servicios, adquisición o instalación de equipos o sistemas que intervengan en el área de movimiento, afecten la zona de protección del aeródromo, interfieran en la operativa de los servicios aeronáuticos, puedan producir alguna alteración en las características físicas u operativas, etc.

- **Formación del personal.** Para alcanzar los mayores niveles de Seguridad Operacional en los aeropuertos es fundamental la formación y sensibilización de todos los implicados. Esta formación se determina en función de la identificación de las competencias y detección de necesidades, sobre las que se realizan una serie de propuestas relacionados con la SGSO y con la Seguridad Operacional.

  En 2020, se han impartido dos tipos de cursos de formación en materia de Seguridad Operacional:
  - Marco Normativo de Certificación de Aeródromos y Seguridad Operacional: este curso, obligatorio en itinerarios de algunos puestos de la organización, ha sido adaptado a la modalidad de aula virtual para cumplir con los plazos y necesidades formativas en materia de Seguridad Operacional.
  - Descripción del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. Sistema de Gestión de Riesgos: su adaptación a modalidad de aula virtual ha aplicado a 5 ediciones para personal de aeropuertos.

ORMA I N EN MA ERIA DE SE URIDAD OPERA IONAL EN 2020

	AENA SME SA	AIRM	LLA	Aena Brasil
Horas totales	10.626	36	NA	5.179,5
N empleados	1.771	6	53	328

Objetivos en materia de Seguridad Operacional

En la red de aeropuertos españoles, cada aeropuerto establece sus objetivos de Seguridad Operacional dentro del Programa de Seguridad Operacional. El liderazgo a todos los niveles organizativos de los aeropuertos, promueven condiciones operativas cada vez más seguras, ejecutando acciones coherentes e innovadoras. Para ello, se aplican las políticas y acciones más efectivas garantizando que todas las actividades mantengan el más alto nivel de desempeño de seguridad operacional y cumplan con los estándares nacionales e internacionales. Por tanto, la seguridad operacional es un requisito de atención permanente dentro del ámbito de las actividades que desarrollan los aeropuertos.

El Aeropuerto de Londres-Luton ha definido 6 objetivos en materia de salud y seguridad alineados con los principios de Seguridad Operacional, que persiguen la prevención de accidentes más allá de su mera enumeración. Los objetivos están enfocados a la mejora de la formación en materia de seguridad y lecciones aprendidas, reforzar el programa de tours y visitas para empleados, así como a la organización de meetings y workshops en la materia. Además se establecen una serie de objetivos a nivel interno.

En Aena Brasil se han definido 9 compromisos principales, teniendo como prioridad la gestión de la seguridad operacional, siendo primario a cuestiones relacionadas con las actividades operacionales de los aeropuertos.

Seguridad aeroportuaria

En los aeropuertos de Aena, la capacidad para prevenir los actos de interferencia ilícita depende principalmente de los sistemas de vigilancia y de las medidas adoptadas en materia de seguridad, así como su implementación, la formación del personal y la mejora continua. El objetivo de una correcta Seguridad Aeroportuaria es garantizar la seguridad y protección de pasajeros, público en general, tripulaciones, aeronaves, personal de tierra, y aeropuertos e instalaciones en general, más allá del mínimo establecido por la autoridad correspondiente.

Factores de los que depende la Seguridad Aeroportuaria

Aeropuertos sujetos a normativa de referencia tanto nacional como internacional (contiene guías para el diseño estructural de las infraestructuras aeroportuarias con el objetivo de defender y prevenir actos de interferencia ilícita)	**AENA SME AIRM**	**OACI:** Anexo 17 al Convenio de Chicago de 1944: establece las normas y recomendaciones generales en materia de seguridad para el transporte aéreo.	**CEAC:** Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC): Documento 30, que establece recomendaciones en materia de seguridad para el transporte aéreo a nivel europeo.	**COMUNITARIO:** Reglamento (CE) Nº 300/2008: Establece normas comunes para la seguridad de la aviación civil de obligado cumplimiento en todos los Estados pertenecientes a la Unión Europea. Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998: establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes, desarrollando así el Reglamento 300/2008.	**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. 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.
	AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON				Programa Nacional de Seguridad para la aviación. Single Consolídated Direction 2/2019.
	AEROPUERTOS DO NORDESTE DO BRASIL		**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).		**NACIONAL:** Decreto nº 7.168, de 5 de mayo de 2010 - Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (PNAVSEC).
Personal cualificado	**AENA SME AIRM**	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 seguridad del propio aeropuerto.
	AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON	Servicios de seguridad del Reino Unido, Departamento de Transporte, CPNI.	Policía antiterrorista.	Policía Regional y Aeroportuaria. Autoridad de Aviación Civil (inspección).	Departamento de Seguridad Aeroportuaria.
	AEROPUERTOS DO NORDESTE DO 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	**AENA SME AIRM**	Seguridad perimetral.	Sistemas integrados de control de acceso y CCTV.	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).
	AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON	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 ACA, concienciación general, control de acceso de vehículos, sistemas de gestión de seguridad (SeMS).
	AEROPUERTOS DO NORDESTE DO 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.	

Programa Nacional de Seguridad para la Aviación ivil (PNS)
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.

Aena se coordina y colabora con todos los grupos implicados en la seguridad para garantizar la efectividad y eficacia de la misma

SEGURIDAD AEROPORTUARIA

(RE 2017/458)

100%

de 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 300/2008, 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)

La Seguridad Aeroportuaria en Aena se centra en distintos tipos de medidas:

- Comunicación y colaboración entre todos los organismos y grupos implicados.
- Vigilancia de las zonas vulnerables del aeropuerto, diferenciando las de las zonas públicas, acceso controlado, y restringidas de seguridad. Esta vigilancia se realiza mediante las patrullas de los vigilantes de seguridad, acompañada de las que también realizan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
- Control del movimiento de personas y vehículos en los accesos a las zonas restringidas de seguridad. Este control se realiza mediante la comprobación de la documentación necesaria para el acceso (los pasajeros las tarjetas de embarque y los trabajadores la acreditación aeroportuaria).
- Inspección de personas y bienes. Las inspecciones se realizan con recursos técnicos como los arcos detectores de metales para las personas, bultos y equipajes mediante equipos de inspección por rayos x, por detección de trazas, o por los sistemas de inspección de líquidos.
- Elaboración y actualización de las medidas del Programa de Seguridad del Aeropuerto. Aena dispone, en su Sistema de Gestión, 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[5] .
- El Programa Nacional de Seguridad dispone de medidas que se deben aplicar en caso de producirse un acto de interferencia ilícita (AII). Entre estos los más representativos son los secuestros de aeronaves o las amenazas de bomba, para lo cual se exige que el aeropuerto tenga establecidos recursos para gestionar este tipo de incidentes, y por supuesto en el caso de que la amenaza se produzca están relacionados con el Plan de Emergencia del aeropuerto.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, además de lo anterior, se trabaja intensamente para la completa inspección y control de carga, de acuerdo a los estándares de la CAA y según los estándares requeridos en el Reino Unido a operadores (vigilantes y patrullas), pasajeros y en relación a los artículos transportados.

Por su parte, los Aeropuertos do Nordeste do Brasil participan en el Grupo Brasileño de Seguridad de la Aviación - BASeT, como miembro activo, con los objetivos de: (i) planificar y orientar al sector de la aviación civil a través de la definición de una agenda de acciones y proyectos nacionales de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita - AVSEC, de acuerdo con el Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil - GASeP, instituido por la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI; (ii) promover la interacción colaborativa, la producción de material técnico y el desarrollo de proyectos AVSEC conjuntos entre ANAC, sus reguladores y otras partes interesadas; y (iii) posibilitar la recolección e intercambio de información, datos e indicadores por parte de los agentes del sector, con el fin de brindar un mejor análisis, diagnóstico y definición de metas para el sistema AVSEC.

[5] Los procedimientos de seguridad de los aeropuertos no se hacen públicos para salvaguardar la información.

- **Formación en Seguridad aeroportuaria**

Asimismo, Aena lleva a cabo actuaciones de formación y sensibilización en materia de Seguridad Aeroportuaria, dirigida a los empleados que precisen el acceso a los aeropuertos:

	2019			2020		
	AENA SME SA	LLA*	Aena Brasil	AENA SME SA	LLA	Aena Brasil
Horas totales	2.985	4.200	ND	3.236	2.100	1.311
N empleados	1.384	490	NA	1.815	359	217

* A diferencia de los Aeropuertos españoles, donde la seguridad privada es llevada a cabo por una empresa externa, en el Aeropuerto de Londres-Luton, el personal de seguridad privado es personal propio del Aeropuerto. Se aportan datos estimados.

- **Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria**

Conforme a la normativa vigente y anteriormente indicada, Aena está inmersa cada año en un proceso de auditorías de seguridad aeroportuaria por parte de la Comisión Europea y de AESA, -en el caso de los aeropuertos españoles-, o de la CAA y proveedores externos -en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton-, así como de verificaciones internas:

- En los aeropuertos españoles, en 2020 se llevaron a cabo 33 auditorías por parte de AESA (54 en 2019, y 1 por parte de la Comisión Europea); y 15 verificacio-nes internas (mientras que en 2019 se realizaron 36). En estas auditorías y verificaciones se incluyen los test descubiertos y encubiertos.
- Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton diaria o semanalmente realizan sus propias auditorías de control de calidad mediante la comprobación de la documentación y evaluaciones individuales de los oficiales de seguridad. Todo ello es respaldado por visitas del auditor de la CAA (no anunciadas) que verifica el cumplimiento con lo requerido en la SCD 2/2019. Anualmente, la CAA realiza una auditoría o inspección completa. En las dos últimas inspecciones/auditorías, el Aeropuerto recibió un 96% y 98% de cumplimiento respectivamente.
- En Aena Brasil, fueron realizadas 14 verificaciones internas en 2020 por parte del equipo del Control de Calidad de Aena Brasil, y 3 auditorías externas por la ANAC.

De la misma manera, los aeropuertos de la red española cumplen con la normativa de simulacros del Pro-

grama Nacional de Seguridad para garantizar la formación apropiada en caso de emergencia[6]. Asimismo, el Aeropuerto de Londres-Luton lleva a cabo simulacros de forma periódica en materia de seguridad aeroportuaria siguiendo lo establecido por CAA en CAP1168, como alternativa de cumplimiento. En los Aeropuertos de Aena en Brasil no se llevó a cabo ningún simulacro en materia de Seguridad Aeroportuaria en 2020.

La gestión de riesgos detectados y tratamientos de accidentes e incidentes en materia de Seguridad Aeroportuaria, es de carácter restringido al participar Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como el Ejército del Aire.

Objetivos en materia de Seguridad Aeroportuaria

Garantizar la operatividad con los máximos niveles de seguridad en las personas y bienes (Security):

- **Equipamiento de Seguridad:** suministro de equipamiento de inspección, así como de sistemas de control de accesos y CCTV de acuerdo con la Normativa vigente y a las necesidades de los aeropuertos de la Red (en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, de acuerdo a la DfT “Department for Transport”, que certifica los equipos que se pueden instalar en los aeropuertos de Reino Undio).
- **Análisis y seguimiento del servicio de Seguridad Privada en los aeropuertos de la Red.** Además, en el Aeropuerto de Londres-Luton las compañías de seguridad privada están sujetas a auditorías tanto de la CAA como internas.
- C**ontrol de Calidad:** verificaciones y ensayos en la aplicación de los procedimientos de seguridad, elaboración de informes y seguimiento de los Planes de acciones correctoras.
- F**ormación:** desarrollo cursos destinados a los responsables de seguridad de los aeropuertos, tanto en los Aeropuertos españoles como en el de Londres-Luton.
- **Normativa:** participación con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en distintos grupos de trabajo y en la planificación de tareas a incluir en las comisiones permanentes del comité nacional de seguridad junto con el resto de actores involucrados, tales como Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, ENAIRE o la Dirección General de Aviación Civil.

[6] 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.

Ciberseguridad o seguridad de la información

Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones para la realización de múltiples gestiones y procesos, en todas sus áreas de actividad. En el marco del rápido desarrollo que están experimentando estos nuevos sistemas e infraestructura, y consciente de todos los riesgos relacionados así como del potencial creciente de amenazas por ciberataques, la Compañía ha puesto en marcha una serie de medidas de mitigación.

Aena tiene un firme compromiso por garantizar la seguridad de la información y marca una estrategia orientada a potenciar la respuesta centralizada ante eventos de seguridad y a instaurar procesos que permitan a la Compañía evitar la materialización de dichos incidentes

Tal y como se especifica en el Capítulo 1, en enero de 2020 el Consejo de Administración de Aena aprobó la Política de seguridad de la información de Aena S.M.E., S.A., que incluye, a Consejeros, Directivos y, en general, a todos los empleados de Aena.

Asimismo, la Compañía cuenta con un Plan de Ciberseguridad para el periodo 2018-2022, aprobado por el Consejo de Administración, destinado a reforzar la Seguridad de la Información de la Compañía fortaleciendo los controles existentes y mejorando la capacidad de respuesta ante amenazas. Este Plan marca las prioridades, los responsables y los recursos empleados para mejorar el nivel de seguridad en el mundo digital, así como la planificación de las actividades a realizar al respecto. Hasta la fecha, su puesta en marcha ha supuesto:

- La mejora de la Oficina de Seguridad TIC para cubrir las acciones previstas en el Plan de Ciberseguridad.
- La automatización de la gestión de la infraestructura de CPD, mediante herramientas para la gestión y automatización de procesos TIC con el objetivo de mejora de la eficiencia y de la Seguridad de la Información.
- La implantación de herramientas que controlan el acceso a la red con políticas que previenen ataques, detectando la falta de antivirus, parches o/y software de prevención de intrusión, que mejoran la protección contra amenazas persistentes avanzadas y que gestionan eventos de información de seguridad.
- La disposición de procedimientos de gestión de accesos que establecen los mecanismos para dar permiso a los usuarios para acceder a los sistemas y aplicativos. Del mismo modo, se establecen los criterios de auditorías periódicas sobre permisos de usuarios en sistemas y aplicaciones.
- La prevención de pérdida de información y gestión de dispositivos móviles.
- La implantación de nueva herramienta para la detección y respuesta ante posibles incidencias de seguridad.
- Servicio Red Team para mejorar la resiliencia, simulando un agente externo que realice accesos no autorizados a los sistemas de información con la particularidad de que no se llegue a comprometer la operación normal de Aena.
- **La certificación de Aena según la norma ISO 27001:2013** del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información, certificación con carácter y validez internacional, que supone la realización de revisiones periódicas.

Aena realiza auditorías de forma periódica para verificar el cumplimiento, las infraestructuras IT y OT y el nivel de madurez de la seguridad en Aena.

A raíz de la definición de un Plan Estratégico de Sistemas de Información, se prevé la realización de diversas actuaciones dirigidas la mejora del nivel de seguridad de la información y de sus mecanismos de gestión.

En este sentido, se han contratado los servicios de consultoría para la revisión y actualización del Plan Estratégico de Seguridad de la Información, con el objetivo de analizar y evaluar su nivel actual, definir el estado adecuado y la brecha entre ambos estados.

Por su parte el Aeropuerto de Londres-Luton está en proceso de implementar la ISO 27001. De la misma manera, está avanzando para dar cumplimiento a la nueva Directiva en Seguridad de la Información NIS. Como resultado de ello, en 2020 no se produjo ninguna brecha en el sistema. Todo ello refleja la importancia que para el Aeropuerto adquiere la Seguridad de la Información de empleados, clientes y otros usuarios.

En lo que respecta a Aena Brasil, se establece la Ley 13.709, de 14 de agosto de 2018, de Protección de Datos-LGPD.

Seguridad sanitaria

De manera específica este año, han sido protagonistas las actuaciones acometidas por Aena para hacer frente a las demandas que han surgido en todas las instalaciones para garantizar la Seguridad Sanitaria y frenar así el avance de la pandemia originada por la covid-19, como la instalación de barreras en determinadas zonas del aeropuerto, el refuerzo de los servicios de limpieza y desinfección o el control del respecto de la distancia de seguridad en áreas donde puedan producirse concentraciones de personas.

Se trata, en su mayoría, de medidas para cuya eficacia es indispensable la colaboración de todos los usuarios de las infraestructuras aeroportuarias. Por eso su implantación se ha reforzado con cartelería y avisos por megafonía, además de la habilitación de un sitio web específico que permite a los pasajeros, principales usuarios ocasionales de los aeropuertos y, por tanto, menos familiarizados con algunos protocolos, la consulta de las medidas de seguridad especialmente diseñadas para el uso de determinados servicios. La información se ha organizado en función de las distintas fases del viaje, así como según los espacios y servicios del aeropuerto.

	AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y AIRM	AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON	AEROPUERTOS DO NORTE DO BRASIL
Antes de ir al aeropuerto	• Prohibición de la entrada de acompañantes. • No acudir al aeropuerto si se tienen síntomas como tos, fiebre o falta de aire. • Uso de mascarilla obligatorio para mayores de seis años. • Provisión de mascarillas y gel desinfectante suficientes para el viaje. • Comprobar los requisitos de control sanitario y la documentación de entrada al país al que se viaja. • Revisión de los servicios disponibles en el aeropuerto y de la información facilitada por la aerolínea.	Sitio web específico, donde se recoge información y consejos para garantizar a los viajeros la máxima protección frente a la covid-19.	• Restricción de entrada complementaria. • No acudir al aeropuerto si tienen síntomas como tos, fiebre o dificultad para respirar. • Uso obligatorio de mascarilla. • Suministro de gel desinfectante suficiente para el viaje. • Verificar los requisitos de control sanitario según las normas establecidas por el Ministerio de Salud.
En el aeropuerto	• Seguir en todo momento las indicaciones que se realizan. • Refuerzo de los protocolos de limpieza en las zonas de facturación e instalación de mamparas de protección en mostradores. • Recomendación de consulta con la aerolínea la política de facturación. • Acudir con tiempo suficiente al aeropuerto para pasar el proceso de facturación y el control de seguridad. • Desinfección de bandejas para objetos personales. • Control de distancia de seguridad. • Mamparas de protección en la entrada de la puerta de embarque. • Procedimientos para minimizar el uso de los autobuses y, en caso de usarlos, mantener las medidas de seguridad suficientes.	• Refuerzo de los servicios de limpieza. • Instalación de dispensadores de gel hidroalcohólico. • Marcas en el suelo para preservar las distancias de seguridad. • Pantallas protectoras en las zonas de atención al público. • Carteles. • Uso de megafonía. • Uso de mascarilla obligatorio. • Directrices de las autoridades británicas. • Estado de prestación de los diferentes servicios del aeropuerto.	• Refuerzo de los protocolos de limpieza en las zonas de facturación e instalación de mamparas de protección en mostradores. • Recomendación de consulta con la aerolínea la política de facturación.• Pantallas protectoras en las zonas de atención al público. • Refuerzo de los servicios de limpieza. • Control de distancia de seguridad. • Bloqueo de asientos para evitar la proximidad física entre los pasajeros que esperan sus vuelos. • Acudir con tiempo suficiente al aeropuerto para pasar el proceso de facturación y el control de seguridad.
En el avión	Recomendaciones de higiene y movimientos dentro del avión. Atención a las instrucciones del personal de cabina.	Las compañías aéreas deben cumplir la normativa impuesta por el Gobierno de Reino Unido. https://www.gov.uk/guidance/coronavirus-covid-19-safer-aviation-guidance-for-operators#on-board-aircraft	Recomendaciones de higiene y movimientos dentro del avión. Atención a las instrucciones del personal de cabina.
En el aeropuerto de destino	Obligación de pasar un control de Sanidad Exterior a los viajeros procedentes de otros países, al llegar a España: formulario, toma de temperatura y control visual. Control de temperatura a través de cámara termográfica imperceptible para el pasajero. Mantenimiento de distancias en la recogida de equipajes. Obligación por parte de los pasajeros de tener un PCR si provienen de una zona/país de alto riesgo.		

En el aeropuerto — AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y AIRM

PARKING
- Carteles informativos con todas las medidas establecidas para garantizar un Parking Seguro. Entre ellas, el pago sin contacto, mantenimiento de la distancia de seguridad y disposición de geles hidroalcohólicos en puntos como cajeros automáticos, cajas manuales, ascensores y otros.
- Entrada y salida de *parking* sin contacto mediante la apertura automática de las barreras si se utiliza el servicio de pago por matrícula o con una reserva previa (reserva prepago o pospago).
- Reducción del aforo de los ascensores y colocación de marcas en el suelo para garantizar la distancia de seguridad en su interior.
- Mayor distancia entre los cajeros automáticos de pago y señalización de distancias de seguridad en las cajas manuales y automáticas.

SALAS VIPS
- Reducción de aforo.
- Uso de mascarilla obligatorio. Disponible *pack* con elementos de higiene y protección.
- Dispensadores automáticos de gel hidroalcohólico.
- Pago exclusivo con tarjeta/ *contactless*.
- Prensa en formato digital. Encuestas de satisfacción vía QR.
- Reparto individual de bandejas, dispensadores de servilletas y menaje.

TIENDAS Y RESTAURACIÓN
- Obligatorio: uso de mascarilla y mantenimiento de la distancia de seguridad (2m).
- Entradas y salidas separadas para evitar el cruce de pasajeros.
- Disposición de geles hidroalcohólicos.
- Aumento en la frecuencia de limpieza de las instalaciones.

ALQUILER DE VEHÍCULOS
- Carteles informativos con las medidas de prevención adoptadas.
- Disposición de geles hidroalcohólicos y aumento en la frecuencia de limpieza de las instalaciones.
- Recomendado el pago con tarjeta/ *contactless*.
- El personal del área de lavado de vehículos y limpieza no prestará ningún servicio dentro del vehículo mientras esté el cliente en su interior. Finalizada la limpieza, se desecharán de forma segura los equipos de protección y materiales empleados en los cubos con tapa habilitados para su depósito y posterior gestión.
- Si se verifica que un cliente ha estado en contacto con la covid-19 se aislará el vehículo durante 10 días. Una vez finalizado este periodo, se realizará una limpieza más profunda utilizando un servicio especializado.
- Instalación de mamparas de seguridad en los mostradores de atención al cliente.
- Limitación y control de aforo en las oficinas y establecimiento de marcas en el suelo para garantizar el cumplimiento de la distancia de seguridad y la fluidez en la circulación de los pasajeros.

En el aeropuerto — AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON

PARKING
- Reducción de aforo para el transporte desde y hacia el estacionamiento.
- Marcadores de distanciamiento social.
- Instalación de dispensadores de gel hidroalcohólico.
- Señalización específica.
- Refuerzo de servicio de limpieza.
- Evitar la presencia de usuarios (no viajeros) a la terminal de llegada.

TIENDAS Y RESTAURACIÓN
- Pantallas colocadas en los mostradores de recepción.
- Mascarillas y pantallas protectoras.
- Registro de huéspedes mediante el seguimiento del NHS.
- Reducción de aforo.
- Retirada de mesas en barra.
- Administración de hielos con pinzas.
- Señalización específica.

ALQUILER DE VEHÍCULOS
- Instalación de mamparas de seguridad en los mostradores de atención al cliente.
- Marcas de distanciamiento social Estaciones de desinfección.
- Limpieza de cada vehículo después de cada uso.

Otras actuaciones enfocadas a la mejora en las instalaciones y en la seguridad en 2020

En el informe de gestión puede consultarse el detalle de las principales iniciativas acometidas en 2020 en materia de Seguridad Operacional y Aeroportuaria, como es el caso de la revisión de la Categoría anual SSEI (categoría de un aeródromo a efectos de salvamento y extinción de incendios), la prórroga de los expedientes de seguridad privada, las actuaciones de dos proyectos piloto para realizar pruebas con equipos en filtros de seguridad o el suministro e instalación del Equipamiento de Inspección de Equipaje de Bodega EDS (Estándar 3) en los aeropuertos de la red española. Cabe señalar asimismo que, a finales de 2020, se había terminado de implantar el protocolo sobre drones en 45 aeropuertos de la red española de Aena. En Aena Brasil, el uso de drones en el entorno aeroportuario requiere autorización al Comando Aeronáutico.

Por su parte, los principales avances llevados a cabo en el Aeropuerto de Londres-Luton han sido: el lanzamiento de una nueva estrategia de Salud y Seguridad a principios de año, que continúa implementándola en 2021; el mantenimiento de la acreditación ISO 45001; la implementación de medidas frente a la covid-19 en todo el Aeropuerto y la formación e impartición de talleres en materia de seguridad, muy bien acogidos por sus destinatarios.

6.2 Vocación de servicio

La búsqueda de la excelencia que Aena persigue lleva implícita la prestación de todos los servicios con la máxima calidad y excelencia. Aena pone el **foco en el cliente**, adaptando, mejorando y personalizando tanto la oferta comercial y los servicios prestados a los pasajeros; así como potenciando la innovación y transformación digital de la Compañía hacia el modelo Smart Airport.

Todas las personas que pasan por la red de aeropuertos de Aena son usuarios potenciales de alguno de sus servicios y, como tales, merecen siempre la máxima atención.

- **Pasajeros:** Facilitación y experiencia del pasajero, evaluación de sus percepciones y servicios de accesibilidad, que representan un segmento en alza.
- **Aerolíneas:** servicios de asistencia en tierra y handling, según el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.
- En general, **todos los usuarios de los aeropuertos:** servicios de mantenimiento y tareas de planificación y gestión, que incluyen el establecimiento de reglas comunes para asegurar la prestación homogénea del servicio.

Aeropuertos

Ampliación y adecuación de la capacidad de los aeropuertos

Servicios

Cumplimiento de los altos niveles de calidad de servicio

Innovación

Desarrollo de soluciones digitales y tecnologías innovadoras

Pasajeros

Junto con los servicios de accesibilidad, que representan un segmento en alza, se incluyen los servicios de facilitación y experiencia del pasajero, así como la evaluación de sus percepciones.

Aerolíneas

Servicios de asistencia en tierra y *handling*, según el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.

Todos los usuarios

En general, todos los usuarios de los aeropuertos: servicios de mantenimiento y tareas de planificación y gestión, que incluyen el establecimiento de reglas comunes para asegurar la prestación homogénea del servicio.

Herramientas para una gestión de calidad y colaboraciones con terceros

Asegurar de manera permanente la mejor atención a todos los usuarios y garantizar su satisfacción, así como cumplir de forma excelente con los más altos niveles de calidad de servicios son objetivos contenidos en el propio Plan Estratégico de la Compañía (y en los futuros Planes Estratégicos de Innovación y Sostenibilidad), así como en la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 del Aeropuerto de Londres-Luton[7], y en los objetivos planteados por parte de Aena en Brasil, en el Plan de Calidad de Servicios (PQS)[8] y el Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA). Para ello, se requiere de la articulación simultánea de múltiples herramientas: normativa vigente y marcos de referencia para la toma de decisiones; sistemas de gestión, políticas y procedimientos corporativos y mecanismos de comunicación con todos los usuarios. De todo ello, se deducen y extraen las diferentes actuaciones que la Compañía lleva a cabo cada año dirigidas a la mejora de las instalaciones y su mantenimiento con una máxima como objetivo: optimización continua poniendo el foco en los clientes y los servicios.

De esta forma, se puede destacar el primer Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario de Aena (PEMA) que tiene un horizonte temporal de cuatro años, de 2017 a 2021, persigue implantar el marco de referencia para la prestación de los servicios de mantenimiento de la infraestructura e instalaciones de los aeropuertos de la red de Aena de manera homogénea, segura (compliance), sostenible, con altos niveles de calidad y eficiente. Los ejes principales en los que se articula el PEMA son:

- Racionalización de los servicios de mantenimiento
- Plan de Gestión del Conocimiento
- Plan de Gestión de Activos
- Digitalización de los servicios de mantenimiento

La puesta en marcha en 2021 de los planes de acción del PEMA relativos a cada uno de estos ejes va a suponer una transformación profunda de los procesos y herramientas de gestión del mantenimiento que va a poner a Aena en la vanguardia del sector del mantenimiento y la va a dotar de los mecanismos adecuados para la mejora continua lo que la permitirá enfrentar con ventaja los retos del futuro: sostenibilidad, calidad, compliance, eficiencia y digitalización.

PLAN ESTRATÉGICO 2018-2021

PLAN ESTRATÉGICO DE MANTENIMIENTO AEROPORTUARIO DE AENA

PLANES ESTRATÉGICOS DE INNOVACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

- Normativa vigente
- Sistemas de gestión
- Políticas y procedimientos corporativos

- Actuaciones para mejora y mantenimiento de las instalaciones

- Encuestas de satisfacción
- Quejas y reclamaciones
- Datos de actividad (tráfico de pasajeros, operaciones, mercancías, actividad comercial, actividad inmobiliaria, otros servicios)

[7] Dispone de 6 líneas estratégicas, siendo una de ellas “Ofrecer una experiencia excelente al cliente”; con 7 objetivos concretos.

[8] En Brasil, se establece uno de los compromisos más importantes establecidos en el Contrato de Concesión de Aeropuertos del Noreste con la Agencia Reguladora de ANAC: el PQS. Inicio de las mediciones de los Indicadores de Calidad del Servicio a partir de enero de 2021, según Contrato de Concesión – ANAC.

El Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena, implantado y certificado conforme a las normas internacionales ISO 9001 e ISO 14001[9], es el marco interno de referencia para el desarrollo y prestación de los diferentes servicios que se prestan en los aeropuertos gestionados por Aena, a cargo del área de servicios, mantenimiento y calidad aeroportuaria. En España, el DORA 2017-2021 obliga a la Compañía a obtener un alto grado de satisfacción de los clientes en los distintos procesos en los que se ven involucrados cuando utilizan las instalaciones y servicios de la compañía. Más allá de los marcados en el Plan Estratégico de la Compañía y en los Planes Estratégicos de Innovación y Sostenibilidad, el DORA incluye diferentes metas y objetivos (cualitativos y cuantitativos) en materia de calidad exigentes y competitivos. Entre los cualitativos, ellas destacan los siguientes:

- Mejora de la satisfacción del pasajero: general, limpieza, seguridad, orientación, confort y PMR.
- Disminución de los tiempos de espera en filtros de seguridad y recogida de equipajes.
- Disponibilidad de equipos (electromecánicos, tratamientos de equipajes, conexión entre terminales, etc).
- Tarifas competitivas.

A nivel cuantitativo, por ejemplo, en el caso de los aeropuertos de Aena en España con un tráfico superior a 100.000 pasajeros anuales, el objetivo para los indicadores de satisfacción general, limpieza, seguridad, orientación, confort y PMR se ha fijado en un valor de cuatro sobre cinco (muy bueno).

El cumplimiento de estos objetivos se verifica a través de un informe emitido por la AESA. En función del grado de cumplimiento de los objetivos, se establecen bonificaciones o penalizaciones en las tarifas que retribuyen los servicios prestados por Aena.

Cara al futuro, uno de los principales retos que afronta Aena en España es la elaboración de la propuesta del DORA 2022-2026. Su aprobación por el Consejo de Ministros está prevista durante el tercer trimestre de 2021. En este aspecto, la Compañía ya ha comenzado a trabajar en la elaboración de esta propuesta que implica la definición de los diferentes escenarios de tráfico, la adecuación del plan de inversiones a las futuras necesidades, los indicadores de capacidad de las infraestructuras, los índices de calidad de servicio y los costes de explotación.

Para el Aeropuerto de Londres–Luton, sus estándares de calidad están diseñados teniendo en cuenta las mejores prácticas, con el objetivo de ir más allá de lo establecido por la Conferencia Europea de Aviación Civil, CEAC. De esta manera, el Aeropuerto ha sido acredi-tado por el programa Airport Service Quality del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), alcanzando el Nivel 1.

En Aena Brasil, a través del Sistema de Gestión Integrado[10] y de la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética de Aena Brasil se ratifica el firme compromiso con la excelencia en la gestión de los servicios ofrecidos, con el objetivo de promover el desarrollo seguro, eficaz y sostenible del transporte aéreo y mantener excelentes resultados para los grupos de interés de la organización a lo largo

Atribuciones del área de servicios, mantenimiento y calidad aeroportuaria

Mantenimiento de las instalaciones con la máxima eficacia, potenciando las mejores prácticas.	Planificación y gestión del servicio, con reglas comunes para los diferentes aeropuertos.	Asistencia en tierra y *handling*, con reglas comunes para los diferentes aeropuertos.	Facilitación y experiencia del pasajero: medición de percepciones y seguimiento de expectativas de los pasajeros.	Accesibilidad: coordinación y directrices para atender de forma homogénea las personas con movilidad reducida en todos los aeropuertos.

[9] En los Aeropuertos do Nordeste de Brasil está prevista la certificación conforme a las normas ISO en 2021.

[10] Se realizarán reuniones del Comité de SGI dedicadas al seguimiento de los Indicadores y Objetivos incluido el Plan de Calidad de Servicio (P S). También se llevará a cabo el seguimiento global de los planes, programas y actuaciones definidos por Aena y el Contrato de Concesión para cumplir con los requisitos aplicables (cliente, legales y reglamentarios, de la propia organización, etc.) asegurando la integridad del sistema.

del tiempo. Para ello, se desarrollan acciones de manera constante y continua, a través de la planificación e implementación de diferentes líneas de acciones estratégicas, con el objetivo de contribuir al desarrollo sostenible del transporte aéreo, compatibilizando su actividad con la conservación del Medio Ambiente.

Cada año, los presupuestos de la Compañía, aprobados por el Consejo de Administración, reflejan las actuaciones previstas en materia de calidad, tanto las requeridas por la normativa (el DORA o los contratos de concesión) como aquellas que han sido detectadas y contribuyen a mejorar la calidad de los servicios.
Por su parte, las licitaciones incluyen determinados mecanismos de aseguramiento de la calidad del producto o servicio contratado. Con algunos proveedores se acuerdan contratos de colaboración, proyectos que toman la forma de alianzas en las que, junto con Aena, las empresas colaboradoras exploran y desarrollan herramientas para dar satisfacción a demandas detectadas, pero para las que no se ha identificado una respuesta clara en el mercado. Así, por ejemplo, se ha desarrollado la nueva aplicación informática para la gestión del mantenimiento desde teléfonos móviles, se han introducido mejoras en otras aplicaciones actuales (por ejemplo, SGPMR, aplicación informática de gestión y seguimiento del Servicio PMR) y se continúa trabajando en nuevas soluciones que optimizan la gestión y control de los diferentes servicios. A través de estos mecanismos se favorece la viabilidad futura de los proveedores más innovadores y, sobre todo, se garantiza una respuesta rápida y eficaz a las demandas de clientes y usuarios[11].

En el Aeropuerto de Londres-Luton se incluyen criterios de sostenibilidad, medio ambiente, responsabilidad social corporativa, calidad y salud y seguridad en los procesos de selección, -más allá del precio-, apoyando especialmente a empresas locales. A partir de indicadores clave de desempeño se realiza un seguimiento y monitorización de la labor de proveedores, que sirve como base para la mejora de la eficiencia y el servicio prestado.

Por su parte, en Brasil, el PQS detallará las actividades del Concesionario con miras a cumplir con los indicadores de calidad de servicio previstos en el Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA). Estos Indicadores -relacionados con los servicios directos, la disponibilidad de equipos, instalaciones en la zona de operaciones, y encuesta de satisfacción de los pasajeros (PSP)-, ya han sido definidos por la Agencia Reguladora de ANAC y deben ser monitoreados mensualmente. Para favorecer la respuesta a las expectativas de los grupos de interés, Aena tiene en cuenta las directrices generales que publican organismos y entidades especializadas, como la Dirección General de Aviación Civil del Gobierno de España, ACI, el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), o la Confederación Autismo España, o asociaciones de alzhéimer, de discapacidad auditiva, autismo o diabetes en el Aeropuerto de Londres-Luton, entre otros, colaborando activamente con ellas.

Aena colabora con organismos y entidades sociales para adaptar sus instalaciones a personas con necesidades especiales

[11] En el cap. 4 puede consultarse información detallada sobre los procesos de contratación de Aena.

Formación y sensibilización de empleados y terceros

Para dar el mejor servicio, los empleados juegan un papel esencial. Aena es consciente de la relevancia que, en este contexto, tiene una formación actualizada y de calidad.

En el Aeropuerto de Londres-Luton se promueve además de forma proactiva el trabajo en equipo y la interrelación entre las diferentes áreas. Para ello disponen de una plataforma de trabajo específica. Asimismo, se persigue que los empleados encargados del trato con el cliente reúnan una serie de características y posean un conjunto de competencia concretas (empatía, paciencia, etc).

En los Aeroportos do Nordeste do Brasil se está elaborando instrucciones que orienten a los equipos involucrados directa e indirectamente en los servicios con influencia en la calidad de los servicios prestados en los aeropuertos. En estos aeropuertos se promueve la implicación de todos los empleados en las estrategias, objetivos y resultados a través de reuniones virtuales, encuentros y transparencia de la Alta Dirección. Asimismo, se está invirtiendo en programas de formación y desarrollo de capacidades. De esta forma a partir de 2021 se impartirán nuevas actuaciones de sensibilización para promover un mejor servicio, recibir feedback de los usuarios, garantizar los estándares de calidad y seguridad, así como la mejora continua.

		AENA SME SA	AIRM	ADI	Aena Brasil
Formación en materia de experiencia del cliente	Horas totales	3.080	32	-	-
	Nº empleados	134	2	-	-
Formación en Sensibili ación medioambiental	Horas totales	12.824	68	4	258,5
	Nº empleados	3.206	17	4	104
Formación en Sistema de estión de calidad y medio ambiente	Horas totales	-	-	-	750
	Nº empleados	-	-	-	250

Infraestructuras accesibles para todos

Aena asegura la accesibilidad universal en sus instalaciones y oficinas, garantizando su uso en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todas las personas, y poniendo especial atención en satisfacer los requerimientos de personas con necesidades especiales. En este sentido, la Compañía se esfuerza por reducir o eliminar las limitaciones en materia de movilidad, comunicación y la comprensión[12]:

- **Movilidad:** los aeropuertos ofrecen servicios de atención a personas con movilidad reducida (PMR), de calidad, personalizados y gratuitos. Por ello, se dispone de todos los recursos económicos, materiales y humanos necesarios para garantizar que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo entre cualquier punto de la geografía europea, atendiendo cualquier necesidad. La asistencia se presta a lo largo de todo el recorrido por la instalación aeroportuaria, tanto en salidas, como en llegadas y en conexiones, así como en los diferentes puntos del proceso a seguir (facturación, controles de seguridad, embarque y desembarque, recogida de equipajes, traslados por la terminal, ubicación en el asiento asignado del avión...).
  En 2020, con motivo de la situación generada por la pandemia y los altos requerimientos higiénicos y sanitarios, ha sido especialmente importante reservar el servicio con la antelación indicada, así como hacer uso del mismo en el caso de que fuera realmente

[12] En Brasil, a lo largo de 2021 se acometerán una serie de obras y actuaciones de mejora, enfocadas, entre otros, a la mejora de la accesibilidad.

necesario, con el fin de evitar la reducción y el malgaste de los recursos enfocados a los pasajeros que requieren una ayuda adicional para salvar las barreras existentes en un entorno aeroportuario[13].

- **Comunicación:** Aena cuenta con una línea de información y atención por chat para pasajeros con discapacidad auditiva y/o del habla. Este servicio permite al usuario con discapacidad contactar con el Servicio de Información y Atención Telefónica desde su ordenador, tablet o smartphone, accediendo a un chat, y sin necesidad de otras personas que actúen como intermediarios.

Aena, a través del Aeropuerto de Ibiza, ha participado en la campaña que la Confederación Española de Personas Sordas (FIAPAS) presentada con motivo del Día Internacional de la Personas Sordas en 2020. La campaña, titulada Nuestro talento suma promueve la inclusión de las personas con discapacidad auditiva en entornos laborales.

En algunos aeropuertos españoles y en el de Londres-Luton, además existen bucles o lazos de inducción magnética con el objeto de mejorar la accesibilidad y la atención a las personas con discapacidad auditiva. Se trata de una tecnología que permite a los usuarios de audífonos, implantes cocleares y otras prótesis auditivas con microbobina recibir la información específica que requieren mediante una transmisión limpia del sonido desde la fuente al audífono (el aeropuerto londinense cuenta con más de 100 puntos). Dicho Aeropuerto cuenta también con dos vehículos de movilidad eléctrica en la zona aire para el transporte de clientes, con capacidad para transportar a seis personas. El tamaño compacto del vehículo para personas con movilidad reducida permite que a pesar del tamaño reducido del vehículo, los pasajeros disfruten de un viaje seguro y cómodo. En cuatro de los principales aeropuertos españoles (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca y Málaga – Costa del Sol) también se cuenta con este equipamiento, en total se dispone de 28 vehículos.

- **Comprensión:** Para facilitar la orientación de los usuarios y guiarlos en su tránsito por los aeropuertos, Aena dispone de señalización, confeccionada mediante una guía de símbolos básicos del sistema, que favorecen a la localización de espacios, instalaciones y servicios del aeropuerto. Estos símbolos, que son universalmente reconocidos, se han diseñado e instalado en todos los aeropuertos de la compañía de acuerdo con los criterios de seguridad y accesibilidad establecidos internacionalmente. Todo ello se completa con las informaciones que Aena les proporciona, relacionadas con el uso correcto de las instalaciones, así como con los distintos soportes publicitarios que promocionan su actividad comercial e inmobiliaria.

[13] 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 (www.aena.es), mediante el Servicio de Información y Atención de Aena (91 321 10 00) 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 relación al Aeropuerto de Londres-Luton, las reservas se pueden efectuar tal y como se explica en: https://www.london-luton.co.uk/special-assistance-landing/getting-the-special-assistance-you-need

En los Aeropuertos do Nordeste do Brasil, se puede realizar la solicitud del servicio a través del enlace particular habilitado para cada uno de los seis aeropuertos:

internacional do Recife Guararapes - Gilberto Freyre; Internacional de Maceió - umbi dos Palmares; internacional de Jo o Pessoa - Presidente Castro Pinto; Aracaju - Santa María; Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes; Campina Grande – Presidente Jo o Suassuna (CPV)

En 2020, a pesar de la reducción de tráfico y las nuevas dificultades operativas, Aena ha continuado ofreciendo el mejor servicio para personas con necesidades distintas, adaptándose a los requerimientos de seguridad aparejados a la emergencia sanitaria. Así, se ha solicitado a los viajeros que reduzcan la documentación en papel y que acudan al aeropuerto con la mayor antelación posible, entre otras recomendaciones.

Asimismo, en el marco de mejora continua que marca la cultura de Aena, y tras detectar que las personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) requieren de unas necesidades distintas, se puso en marcha un proyecto enfocado a dicho colectivo en el que se tomó como piloto los aeropuertos de Málaga-Costal del Sol, César Manrique-Lanzarote y Tenerife Sur, con el fin de diseñar y poner en práctica las medidas adecuadas en cuanto a operativa y formación de los distintos colectivos en contacto con los pasajeros. Fruto del éxito de estas experiencias piloto, y siempre teniendo en cuenta las lecciones aprendidas con ellas, Aena continua esta línea de trabajo para homogeneizar y optimizar el programa en todos los aeropuertos en los que fuera posible su implantación (incluyendo desarrollos tecnológicos que complementen los pilotos ya iniciados).

	2019			2020			
	AENA SME SA	AIRM	LLA	AENA SME SA	AIRM	LLA	Aena Brasil
Solicitudes PMR (nº) (*)	1.878.044	16.484	133.180	517.115	3.704	35.685	5.105

(*) Sobre estos datos hay que tener en cuenta la reducción de volumen de pasajeros experimentado a nivel general en 2020 con motivo de la pandemia de la covid-19.

En esta línea existen colaboraciones con asociaciones como CERMI y la Confederación de Autismo España que ayudan a evaluar conjuntamente otras necesidades de los pasajeros (pasajeros con trastornos del espectro autista, alzhéimer y otros trastornos y enfermedades neurológicas) en materia de accesibilidad, como pueden ser las que presentan las personas con TEA y sus familias, buscando mecanismos que contribuyan a mejorar su movilidad y acercamiento a los servicios públicos, al transporte y al turismo.

Aena viene realizando un trabajo de colaboración permanente con el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), con el objetivo de ofrecer, a todos los pasajeros que lo necesiten, un servicio de la máxima calidad adaptado a sus necesidades, convirtiendo los aeropuertos españoles en espacios inclusivos.

El Aeropuerto de Londres-Luton trabaja intensamente para logar la mejor puntuación en la evaluación del servicio para la mejora de la accesibilidad de personas con movilidad reducida realizada por la Autoridad de Aviación Civil

Aerolíneas

- Promoción de los servicios de reconocimiento facial.
- Auto facturación de equipajes.
- Posibilidad de realizar embarques por grupos.
- Avance en la implantación de vehículos autónomos para el carreteo de equipajes en plataforma.
- Torres Remotas en los aeropuertos de Vigo y Menorca.
- Programas "A-CDM" (*Airport-Collaborative Decision Making*) y Torre Avanzada, auspiciados por Eurocontrol.
- Paquete extraordinario de incentivos enfocado a la recuperación de las operaciones.

Aeroportos do Nordeste do Brasil:

- Establecimiento de consultas con aerolíneas y definición de SLA.
- Campañas de promoción.
- Colaboración en la implementación de medidas de seguridad sanitaria.

Aeropuerto de Londres-Luton:

Instalación de *check-in* digital.

Pasajeros

- Medidas extraordinarias de seguridad sanitaria.
- Desarrollo del Plan Estratégico de Limpieza.
- Desde el último trimestre de 2020, todos los aeropuertos realizan las encuestas ASQ mediante el uso de Tablets, fomentando así la minimización de contacto entre encuestador y pasajero, garantizando de esta forma la seguridad para ambos.
- Se han adaptado los dispositivos de recogida inmediata de percepción (HappyorNot) para evitar el contacto, a través de códigos QR y se ha comenzado a disponer de protectores virucidas de los dispositivos.

Aeroportos do Nordeste do Brasil:

Inicio de las mediciones de los Indicadores de Calidad del Servicio.

Aeropuerto de Londres-Luton:

- Sistema mejorado de *feedback* del cliente en tiempo real.
- Contadores de uso en gran todos los baños para mejorar los estándares de limpieza y la eficiencia.
- Traductor para una mejor atención del personal de servicio al cliente.
- Encuestas digitales ASQ (a partir del segundo semestre).
- Cargadores de telefonía móvil.

Concesionarios

- Adaptación de contratos a la situación generada por la emergencia sanitaria.
- Campañas de promoción.
- Colaboración en la implementación de medidas de seguridad sanitaria.
- Nuevas adjudicaciones en el área de restauración (Valencia, Barcelona, Málaga, Tenerife Sur, Granada y A Coruña).

Aeroportos do Nordeste do Brasil:

- Campañas de promoción.
- Colaboración en la implementación de medidas de seguridad sanitaria.

Aeropuerto de Londres-Luton:

Nuevo contrato para el servicio de atención a personas con movilidad reducida.

Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton esta acción contempla todas las denominadas "**discapacidades ocultas**" enfocándose especialmente en el desarrollo y la formación de empleados.

En este Aeropuerto se cuenta además con u**n Grupo focalizado en Accesibilidad** con representantes de entidades sociales relacionadas con la diversidad funcional (alzhéimer, autismo, discapacidad auditiva, etc). En octubre de 2020 tuvo lugar el fórum de accesibilidad aeroportuaria, y en marzo de 2021 se desarrollará el tercero.

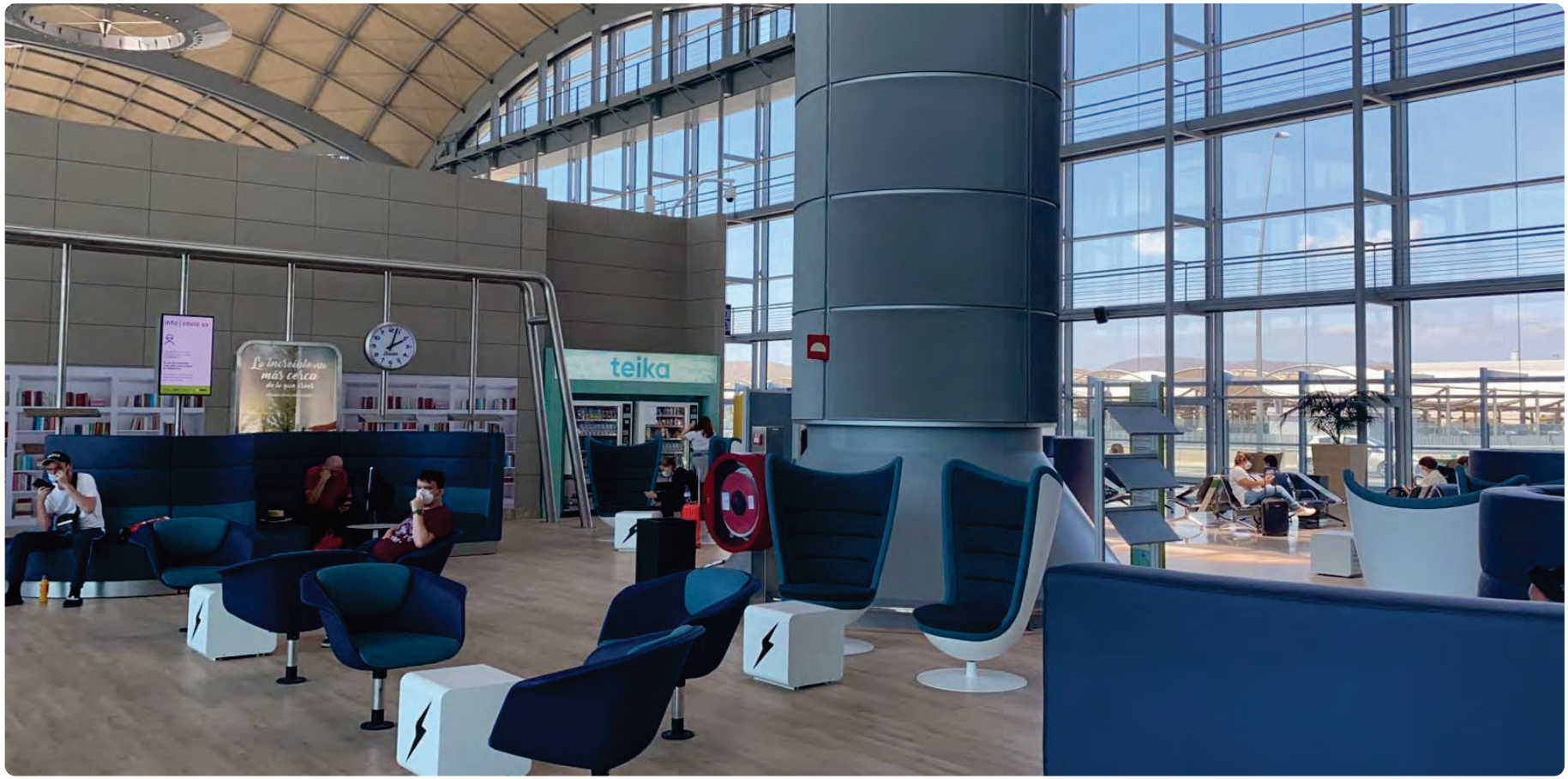
Principales actuaciones en 2020 orientadas a mejorar la experiencia del cliente

A lo largo del ejercicio 2020, a pesar del descenso en la actividad, se han llevado a cabo distintas actuaciones, detalladas en el Informe de Gestión, entre las que destacan mejoras en los servicios dirigidos tanto a aerolíneas como a pasajeros. Con ellas la Compañía ha continuado avanzando en los compromisos en materia de calidad establecidos en el DORA, especialmente en materia de digitalización de servicios, limpieza de las instalaciones, conectividad y wifi para usuarios, recogidas de equipaje, etc

En relación con el Brexit, desde su consumación a 31 de diciembre de 2020, los aeropuertos de Aena en España y Reino Unido ya venían preparando las necesarias adaptaciones en los controles de viajeros, mercancías y mascotas. Específicamente, en el Aeropuerto de Londres-Luton se ha adaptado la infraestructura aduanera para dar cumplimiento a las nuevas disposiciones antes del 31 de diciembre del 2020.

Comunicación y evaluación de la satisfacción del cliente

Aena cuenta con diferentes herramientas para monitorizar de forma permanente las opiniones y expectativas de sus clientes. Mediante la aplicación de tecnologías punteras, la Compañía evalúa la calidad de los servicios que presta y se sitúa en el punto de partida idóneo para implementar los avances del mercado a plena satisfacción de los usuarios, en línea con su compromiso con la mejora continua y la mejor experiencia del cliente. Este compromiso se materializa, como ya se ha indicado, en una gestión excelente, entendida como una gestión de máxima eficiencia, orientada hacia la mejora continua y el diálogo inteligente con los grupos de interés, que además de la evaluación del grado de satistacción de los usuarios considera de enorme importancia la calidad en la ejecución de los procesos internos de la organización, la gestión de las reclamaciones, quejas y sugerencias del cliente y la certificación de los sistemas de la Compañía.



	Satisfacción y percepción pasajeros	Satisfacción y percepción de aerolíneas: marketing aeroportuario	Relación con empresas concesionarias: marketing comercial
ALGUNAS 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. • Ausencia de costes sobrevenidos. • Limpiezas. • Amabilidad del personal.	• 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.
RED DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES	• Encuestas ASQ (*Airport Service Quality*) avaladas por ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos). • Dispositivos de Instant Feedback (en la actualidad de HappyOrNot) encuestando sobre la limpieza de los aseos, la amabilidad del personal de seguridad y el tiempo de recogida de equipajes en 33 aeropuertos de la red. • Seguimiento y gestión de RQS. • Encuestas EMMA. • Seguimiento de indicadores de procesos. • Indicadores DORA.	• 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. • Club de Fidelización (superado el millón de clientes en 2019). • 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.
AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON*	• Estrategia de Experiencia de Cliente desarrollada en 2019. • Junta de Experiencia del Cliente/ Junta de Comentarios del Cliente. • Foro de Accesibilidad del Aeropuerto de Londres-Luton para consultas con usuarios de PRM y organizaciones benéficas. • Encuestas ASQ (durante el segundo semestre de 2020). • Recogida de comentarios de los clientes en tiempo real (FeedbackNow) en distintos puntos (seguridad, facturación, baños, inmigración y recogida de equipajes). • Programa Mystery Shop. • *Walkarounds* de calidad.	• Comité de operadores aeroportuarios.	
AEROPUERTOS DO NORDESTE DO BRASIL	• Encuestas PSP (encuestas de satisfacción del pasajero) recomendadas por ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil). A partir de noviembre de 2020.	• Comité de operadores aeroportuarios. A partir de noviembre de 2020. • Establecimiento de consultas con aerolíneas y definición de SLA a noviembre de 2021.	

* En el Aeropuerto de Londres-Luton se ha cesado el uso de algunas de estas herramientas con motivo de la covid-19.

La Compañía se sirve también de algunas de las herramientas citadas para compartir y cumplir en todo momento con el compromiso de mantener informado a todos sus clientes y proveedores de sus derechos y obligaciones. En concreto, en el caso de su relación terceros, la Compañía se compromete a informar plenamente a los clientes sobre sus derechos antes de firmar cualquier contrato. En el Aeropuerto de Londres-Luton se indican en diferentes puntos para mantener informados a todos los clientes.

De las respuestas aportadas por los usuarios, se extraen las siguientes conclusiones para 2020, en relación a los indicadores de calidad [14, 15, 16]:

Evaluación de calidad puntuado

CALIDAD DE SERVICIO A PASAJEROS

4,06

Encuesta ASQ. Valor de referencia Europa: 4,12

CALIDAD LOCALES COMERCIALES

3,47

Valor de referencia Europa: 3,55

CALIDAD DE RESTAURACIÓN

3,39

Valor de referencia Europa: 3,55

CALIDAD DE LAS SALAS VIP

3,48

Valor de referencia Europa: 3,8

CALIDAD DE APARCAMIENTOS

3,74

Valor de referencia Europa: 3,86

OBJETIVOS 2021

4

red española

[14] En los Aeropuertos do Nordeste de Brasil se inicia la toma de registros para el cálculo de estos indicadores en noviembre de 2020, y en el de Londres-Luton, durante 2020 no fueron monitorizados.

[15] Para la obtención de estos resultados, se considera como base las encuestas de ASQ debidamente ponderadas en los dos trimestres que se realizaron (Q1 y Q4).

[16] Debido a la volatilidad de la situación, hay indicadores en los que las metas a 2021no han sido fijadas

6.3. Mecanismos de reclamación

La Compañía pone a disposición de los usuarios los siguientes mecanismos para comunicar a la Compañía las quejas o reclamaciones relacionadas con sus servicios:

- A través del Portal de Servicios Telemáticos, que dispone de una sección específica para reclamaciones, quejas y sugerencias[17].
- Mediante hojas de reclamación, puestas a disposición, principalmente, en los puntos de información de los aeropuertos, además de las salas VIP y en los parkings.
- El Aeropuerto de Londres-Luton dispone de una web específica (Feedback-form London Luton Airport), con las direcciones de correo electrónico y formulario online.
- Los Aeropuertos de Aena en Brasil disponen del Canal de Ovidouria disponibles a través de la web para la recepción de propuestas de mejoras relacionadas con los servicios aeroportuarios ofrecidos. Asimismo, está habilitado el correo electrónico ouvidoria@aenabrasil.com.br para ello[18].

Para su tramitación, los aeropuertos españoles de Aena tienen establecido un Procedimiento de gestión de Quejas y Reclamaciones y un Departamento de Facilitación y Experiencia del Pasajero.

El objetivo de Aena es que las reclamaciones referidas a su gestión aeroportuaria sean contestadas, en primera instancia, en menos de 5 días[19]. Las compensaciones económicas derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial en Brasil, España, Luton han ascendido en 2020 a un total de 67.864,17 euros[20, 21] .

Adicionalmente, tanto en España como en el Aeropuerto de Londres-Luton y en los Aeropuertos do Nordeste de Brasil[22,] se recogen quejas y reclamaciones a través de los perfiles de la compañía en Twitter y Facebook. En los aeropuertos españoles se han recogido en 2020 un total de 2.134 quejas[23]. Estos canales no están incluidos en el Procedimiento de gestión de quejas y Reclamaciones, por lo que las quejas recibidas se contestan de manera generalizada indicando a los afectados que las tramiten a través de los canales oficiales.

Asimismo, los clientes y usuarios pueden acceder a la información para el ejercicio de sus derechos de reclamación a través del sitio web de la Compañía[24.]

De forma específica, en relación a la oferta de servicios a las compañías aéreas, agentes de handling, concesionarios de actividades comerciales o clientes inmobiliarios, Aena elabora documentación específica que resume las principales características de los servicios y sus precios, si bien los detalles concretos son objeto de negociaciones individualizadas[25.]

[17] En el caso de consultas de índole medioambiental, se dispone de la Oficina de Atención Medioambiental Quejas y reclamaciones de ruido en el Aeropuerto de Londres-Luton).

[18] El Sistema de Gestión también aborda las relaciones con los usuarios del Aeropuerto de Aena en Brasil, cuyo objetivo es brindar información a los ciudadanos sobre la Institución Defensora del Pueblo y su relación con consumidores, proveedores, empleados, comunidad y usuarios de Aeropuertos de Aena Brasil. La obligación de ANB 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".

[19] En el Aeropuerto de Londres-Luton 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.

[20] 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.

[21] Los aeropuertos de Aena en Brasil no realizaron ninguna compensación económica hasta la fecha derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial.

[22] En Brasil solo disponen de cuenta en Twitter.

[23] Dato no disponible para el Aeropuerto de Londres-Luton ni para Aena Brasil

[24] Si bien la web del aeropuerto londinense no dispone de ello, si que se puede encontrar toda la información relativa a quejas por ruido en la web.

[25] En Brasil comenzarán en enero de 2021.

Principales quejas y reclamaciones recibidas

	AENA SME, AIRM			AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON			AENA BRASIL*
Indicador	**2019**	**2020**	**Variación**	**2019**	**2020**	**Variación**	**2020**
Contrato de transporte	1.748	496	-71,6%	674	66	-90,21%	7
Handling	458	110	-75,98%	1785	336	-81,18%	-
Sistemas de información	637	183	-71,27%	-	-	-	14
Instalaciones	469	280	-40,29%	-	-	-	71
Servicios de seguridad	1.826	709	-61,17%	912	237	-74,01%	49
Servicios complementarios	830	427	-48,55%	-	-	-	-
Accesos	73	11	-84,93%	-	-	-	-
Daños y robos	326	102	-68,71%	610	66	-89,18%	3
Varios	143	90	-37,06%	-	-	-	171
Servicios comerciales y de restauración	503	62	-87,67%	662	347	-47,58%	5
Aparcamientos	2.094	575	-72,54%	1.049	630	-39,94%	2
							-
TOTAL QUEJAS Y RECLAMACIONES GESTIÓN AEROPORTUARIA	**6.901**	**3.045**	**-55,87**	**5.692**	**1.682**	**-70,45**	**322**

* Inicio de la actividad a partir de marzo de 2020.

Otros indicadores específicos

En el año 2020 Aena no ha tenido constancia de incumplimientos de normativas o códigos voluntarios relacionados con:

- La información 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.

Hubo una notificación de infracción para el Aeropuerto de Recife relacionada con los sistemas sanitarios y una notificación de Infracción para el Aeropuerto de Joao Pessoa relacionada con el sistema de aire acondicionado.

7 Innovación para potenciar las oportunidades

Desarrollamos soluciones innovadoras que nos permiten ofrecer el mejor servicio en cualquier circunstancia

Inversiones para el desarrollo de soluciones

- Comunicación y formación
- Formación en innovación a empleados:

2.044 HORAS
175 EMPLEADOS

+20 PROYECTOS COLABORATIVOS CON DISTINTOS PARTNERS

+10M €
INVERTIDOS EN I+D EN 2020

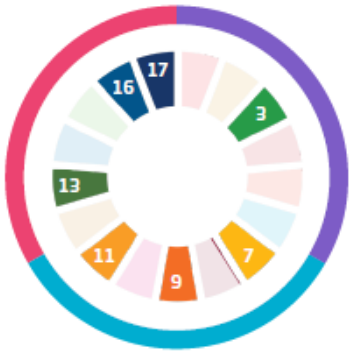
254 PROYECTOS DE **33** PAÍSES EN LA CONVOCATORIA "AENA VENTURE"

HORIZONTE 2020: PROYECTOS EN EL MARCO DE LA U.E

Garantía de servicio

- Reorganización y digitalización de procesos
- Seguridad de pasajeros y trabajadores
- Mantenimiento de vuelos esenciales

IMPLANTACIÓN DE LA PLATAFORMA SPAIN TRAVEL HEALTH-SPTH EN MÁS DE **40** AEROPUERTOS EN ESPAÑA



Compromiso con el futuro

- Aeropuertos 4.0
- Transformación digital de procesos internos
- BIM
- Drones
- Nuevas líneas de negocio
- Gestión inteligente de operaciones y mantenimiento
- Torres remotas
- Digitalización de carga

Compromiso con los ODS

3 **ODS 3 Salud y bienestar**

7 **ODS 7 Energía asequible y no contaminante**

9 **ODS 9 Industria, Innovación e infraestructura**

11 **ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles**

13 **ODS 13 Acción por el clima**

16 **ODS 16 Paz, justicia e instituciones sólidas**

17 **ODS 17 Alianzas para lograr los objetivos**

La gestión de la innovación en Aena

Aena apuesta por la Innovación como una ventaja competitiva y una oportunidad clara, y por ello continúa manteniendo la apuesta firme por avanzar en sus líneas estratégicas y se compromete, más que nunca, en continuar poniendo el foco en las prioridades estratégicas ya asumidas antes de la crisis sanitaria: sostenibilidad, **innovación y transformación digital**. El objetivo es claro: conseguir ser líder y un referente internacional en innovación en la gestión aeroportuaria.

Como principal palanca para el desarrollo sostenible en Aena, la innovación se orienta al desarrollo de soluciones tecnológicas que permitan mejorar la experiencia del usuario, la competitividad y productividad de la Compañía, optimizando los procesos de gestión y las operaciones, protegiendo el medio ambiente, y garantizando la seguridad de todos los usuarios.

La innovación en Aena es abierta, dinámica y transversal: y trata de contar con la participación de todos los actores implicados (usuarios, clientes, proveedores, socios, emprendedores, universidades, centros de investigación), aprendiendo de ellos, trabajando de forma conjunta en la búsqueda de soluciones a los nuevos retos planteados y problemas existentes, compartiendo riesgos en proyectos pilotos e inspirándose en los mejores.

En 2020, los premios Innova suman dos nuevas categorías: a las ya existentes de mejor idea innovadora, mejor buena práctica y mejor solución al reto planteado, se unen las de mejor idea sostenible y mejor idea para incrementar los ingresos

La innovación, la transformación digital, las nuevas tecnologías y las soluciones digitales son palancas o herramientas tractoras para la recuperación.

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 nuevas tecnologías y procesos en sus aeropuertos, con el fin de encontrar soluciones y alternativas innovadoras para el negocio aeroportuario. Asimismo, en 2020 se lanzó la convocatoria para startups "Aena Venture" (ver a continuación). La "call" de AenaVentures ha atraído a más de 254 propuestas de 33 países, de las cuales 5 serán aceleradas en el programa AenaVenures para desplegar un prototipo (www.aenaventures.com)

Además, con el objetivo de aprovechar el conocimiento interno en la Compañía, ha convocado en 2020 la tercera edición de los Premios Innova para todos los aeropuertos de la red en España, en Luton y Brasil, donde los propios trabajadores presentan ideas y buenas prácticas. En la edición de 2020, se han presentado más de 300 ideas, casi doblando el número de 2019.

Formación

Como una de las principales palancas de la innovación y el cambio cultural, Aena ha puesto en marcha en 2020 actividades formativas, que permitan a los empleados de Aena adquirir las capacitaciones necesarias para integrar la innovación como motor de la empresa. Para ello se ha implementado diferentes niveles de formación en innovación, digitalización y procedimientos de gestión "agile" de proyectos, entre los que se cuentan master de posgrado, seminarios y cursos de formación interna de carácter técnica.

En concreto en 2020, 175 empleados de Aena se han formado en diferentes metodologías y herramientas de innovación, habiéndose duplicado las cifras del año anterior con un incremento del 99%, en cuanto a las horas de formación dedicadas al área de innovación, se han impartido 2044 horas a empleados de Aena, lo que ha supuesto triplicar las horas de 2019.

El valor de los empleados, como principal fuente de generación de ideas para promover la innovación, requiere una formación en materias específicas de alto valor actual, para lo cual Aena apuesta por la mejora de la capacitación de los empleados con el objetivo de avanzar hacia el futuro del sector. Digitalización, comercio on line, Internet of Things, sistemas autónomos o Inteligencia Artificial, son algunos de los ámbitos de la tecnología en los cuales Aena invertirá para crecer.

Esfuerzo y colaboración con empresas especializadas

La inversión realizada en proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2020 ha superado los 10 millones de € aunque ha sido inferior a la inversión ejecutada en 2019 debido al fuerte impacto del Estado de Alarma, el esfuerzo en innovación sobre la cifra de negocio ha supuesto un 0,5% aproximadamente. No obstante, Aena a lo largo del 2020 ha continuado trabajando en la búsqueda de sinergias con numerosas entidades del sector tecnológico y de la innovación al objeto de mejorar su posición competitiva global lo que ha dado como resultado la firma de más 20 proyectos de colaboración, además del programa de aceleración.

Aeropuerto Aena 4.0.

La estrategia de innovación de Aena incluye los programas de desarrollo que permitirán alcanzar los objetivos en este ámbito, de forma más reforzada que nunca debido al presente escenario, siendo uno de los más importantes el proyecto Aeropuerto Aena 4.0. cuya finalidad es la mejora de la experiencia del pasajero en el flujo aeroportuario; mediante distintas líneas de actuación, en las que se implementarán las últimas tecnologías, teniendo en cuenta las tendencias de la la sociedad.

Avances en 2020

En 2020, **garantizar la operación de vuelos esenciales manteniendo los más altos estándares de salud y seguridad,** tanto para los trabajadores de Aena como los profesionales externos y los usuarios en general que intervienen en las operaciones coordinadas, ha sido el principal objetivo de la Compañía. No obstante, este no ha sido un inconveniente para avanzar con los objetivos y proyectos previstos en materia de innovación.

Con este foco, Aena ha ido desarrollando diversas actuaciones tanto en su vertiente interna, con la reorganización y digitalización de procesos para el teletrabajo de sus empleados (*ver capítulo 5*); como en su vertiente externa, con la implantación y desarrollo de sistemas que velen por la seguridad de los pasajeros y la salud pública de la ciudadanía a nivel nacional e internacional, sin dejar de lado los objetivos estratégicos hasta la fecha previstos. Así, en 2020 se han desarro-llado e implantado varios programas de innovación, siendo entre ellos, los más relevantes:

- **Sistemas de identidad digital.** Este proyecto tiene por objetivo probar la tecnología biométrica e identidad digital para que el tránsito del pasajero por las instalaciones aeroportuarias se realice sin paradas, mediante el "*contact-less*".
- **Sistema de geoposicionamiento:** Dentro de este proyecto, Aena, en colaboración con diversos partners, ha puesto en marcha la aplicación "**Aena-Maps** , que ofrece al viajero ayuda para guiarse mediante mapas en el interior del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid- Barajas, permitiendo al pasajero, no sólo conocer su ubicación en todo momento dentro de las instalaciones, sino navegar por los mapas de las terminales, buscar los puntos de interés (como puertas de embarque, restaurantes o tiendas) y, sobre todo, calcular la mejor ruta para llegar al destino, indicando la distancia y la duración aproximada del trayecto. La herramienta está disponible en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y se extenderá progresivamente a otros aeropuertos de la red de Aena.
- **AenaVentures**: Despliegue y avance de las propuestas de emprendimiento interno, a través de proyectos pilotos y del trabajo colaborativo en nuestro programa de aceleración de "startups" para acercar a Aena a empresas y proyectos de mayor perfil innovador. La convocatoria de la aceleradora, **Aena Ventures** permite a la Compañía acelerar a cinco startups en proyectos de gestión aeroportuaria y comercial, con el objeto de impulsar tecnologías disruptivas de un modo innovador, sostenible y eficiente en nuestros aeropuertos. En total se han presentado a la iniciativa, 263 propuestas con más del 50% de participación internacional.
- **Proyectos Pilotos**: 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:
  - **HALCODRON:** El proyecto permitirá compro-bar las funcionalidades de las aeronaves no tri-puladas o RPAS (Remotely Piloted Aircraft) para el control de fauna en un ámbito esencial para la seguridad operacional en helipuertos y aeropuertos. El objetivo es estudiar in situ, la efectividad real de los drones con aspecto de halcón a la hora de ahuyentar la avifauna del entorno y, con ello, minimizar el riesgo de impacto con las aeronaves, reforzando el servicio de control de fauna que se realiza habitualmente con aves rapaces. El vuelo se realiza bajo el cumplimiento de todos los requisitos de seguridad, y con la aprobación del Estado Mayor del Aire.
  - **ESPIRAL:** Este proyecto enmarcado en el concepto de economía circular, tiene como objetivo contribuir a la minimización del volumen generado de los residuos textiles derivados de los uniformes de los empleados de Aena, al objeto de que sean reciclados pudiendo ser materias primas de nuevas prendas u otros materiales disminuyendo la huella ambiental y ampliando su ciclo de vida.

- **Horizonte 2020**: En 2020 se han iniciado nuevos proyectos dentro del marco de la Unión Europea:

  - **TRANSIT** (Gestión de información de viajes para el transporte intermodal sin interrupciones) es un proyecto de investigación financiado por SESAR 2020 Exploratory Research. Su objetivo es desarrollar un conjunto de indicadores de rendimiento clave multimodales, métodos de análisis de datos de movilidad y herramientas de simulación de transporte que permitan evaluar el impacto de un conjunto de soluciones innovadoras de transporte intermo-dal en la calidad, eficiencia y resistencia de la puerta a puerta de viaje del pasajero.

  - **IMHOTEP**, el objetivo es desarrollar un concepto de operaciones y un conjunto de métodos de análisis de datos, modelos predictivos y herramientas de soporte de decisiones que permitan compartir información, conciencia situacional común y toma de decisiones colaborativa en tiempo real entre aeropuertos y partes interesadas en el transporte terrestre.

  - **ASPRID**, que tiene como objetivo hacer frente al problema de proteger las operaciones del aeropuerto contra la intrusión de drones (descuidado o malicioso) orientado operacionalmente. El proyecto propone investigar la vulnerabilidad del aeropuerto bajo los diferentes tipos de amenaza y posibles formas de respuesta, así como estudiar las interrelaciones entre todos aquellos aspectos que involucran diferentes escenarios.

  - **SESAR WAVE 2** se ha continuado con la participación del programa SESAR (Single European Sky ATM Research), un proyecto de la comunidad europea de transporte aéreo que se encarga del desarrollo e implantación del futuro sistema común de gestión del tráfico aéreo. Su objetivo es la implantación de una red ATM europea de altas prestaciones, nacida de la necesidad de crear una visión integrada sobre la evolución del sistema de gestión de tráfico europeo.

Perspectivas de futuro

En la situación actual Aena mantiene su apuesta por la innovación y la transformación digital y la I+D+i como las principales palancas para la recuperación y mejora de la competitividad de la empresa, tanto en la calidad del servicio prestado como en la eficiencia de los procesos internos. La innovación es una ventaja competitiva que permitirá a Aena ser un referente del sector aeroportuario a nivel internacional.

Aena apuesta a corto plazo en seguir con su estrategia de validación de tecnologías y productos innovadores en los aeropuertos, a la vez que apuesta por el desarrollo de la I+D+i en su globalidad, acercándose a empresas, centros tecnológicos y universidades para aproximar la I+D al campo de la producción real.

Sobre este informe

El presente Informe de Gestión Consolidado 2020 se ha concebido para poner en conocimiento de los grupos de interés de Aena su desempeño en materia económica, social y ambiental en 2020, así como cumplir los requerimientos de reporte de la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, sobre Información no Financiera y Diversidad, con la elaboración del Estado de Información no financiera. Un año en el que los retos, estrategias y perspectivas de futuro de la Compañía han venido marcadas por la irrupción de la pandemia de la covid-19[1].

Según recomienda el Marco Internacional para la elaboración de informes integrados del IIRC (*InternationalIntegratedReportingCouncil*), el informe integra en un único documento la información sobre impactos, riesgos y oportunidades financieros y no financieros proporcionando una visión completa y transparente de cómo la Compañía ha continuado creando valor en 2020 para sus grupos de interés, en un escenario marcado por la incertidumbre ante la situación excepcional a nivel mundial del año 2020.

El presente Informe se ha elaborado de conformidad con los Estándares GRI, en su opción exhaustiva. En este apartado se incluye el correspondiente Índice de Contenidos GRI, que incorpora este año los estándares 303:2018 sobre agua y efluentes y el 207:2019 sobre fiscalidad. Como novedad adicional, se incorpora asimismo información conforme a los estándares de reporte de SASB (*SustainabilityAccounting StandardsBoard*) relativos a las industrias de Servicios profesionales y comerciales, Logística y servicios de transporte aéreo de mercancías, Aerolíneas y Servicios inmobiliarios.

Para el contenido del Estado de Información No Financiera, además de la Ley 11/2018, se han tenido en cuenta diferentes marcos y guías como los estándares de GRI (*GlobalReportingInitiative*), incorporando el suplemento G4 *AirportOperatorsSectorDisclosures*.

Además, se toman como referencia el Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores Sobre las Empresas y los Derechos Humanos de Naciones Unidas, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, el *Carbon Disclosure Project* (CDP), la guía publicada por la AECA (Asociación Española de Contabilidad y Audito-ría de Cuentas), así como las recomendaciones de la CNMV, y de agencias de calificación de Rating ESG.

En el desarrollo del informe han participado las principales áreas de gestión de Aena, bajo la coordinación del área de Responsabilidad Corporativa. El alcance de la información que se recoge en el mismo abarca las sociedades participadas por Aena en más de un 50%, tal como se recoge en las Cuentas Anuales en virtud del criterio de control, incluyendo los datos disponibles de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., y las filiales en Reino Unido y Brasil de manera consolidada; mientras que el resto de participaciones, que no consolidan por integración global no se han contempladas en los indicadores de desempeño no financiero recogidos en el presente documento.

[1] Ver Apartado: "2020: Un reto sin precedentes".

Principios de reporte utilizados

Calidad del informe
- Precisión
- Equilibrio
- Claridad
- Comparabilidad
- Fiabilidad
- Puntualidad

Definición de contenidos
- Inclusión de los grupos de interés
- Contexto de sostenibilidad
- Materialidad
- Exhaustividad

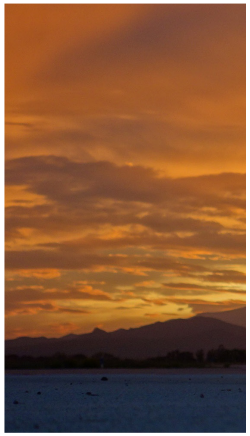
Principios de reporte recogidos en el **Estándar 101 de GRI "Fundamentos 2016"**

Para reflejar el desempeño de la Compañía en materia de sostenibilidad durante los últimos años y permitir su valoración, el informe proporciona datos de años anteriores o incluye referencias externas para facilitar su consulta. Además, en el caso de que puntualmente algún valor o indicador haya sido actualizado, se especifica el cambio correspondiente.

Para más información sobre el desempeño de la Compañía, los lectores pueden acceder a la página web corporativa de Aena donde y consultar: informes relacionados con Gobierno Corporativo, remuneraciones, Informe de Sostenibilidad Ambiental, entre otros. Por último, para cualquier duda o consulta sobre el presente informe, se pueden dirigir al área de Responsabilidad Corporativa: rc@aena.es

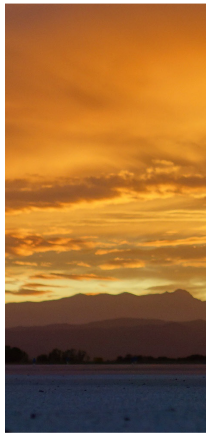
Fases para la elaboración del informe y grupos implicados

1. **Consulta a grupos de interés y análisis de materialidad**



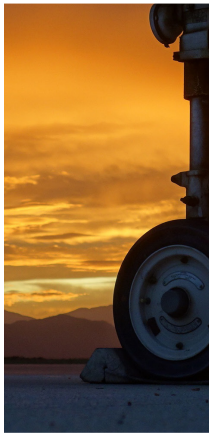
AGENTES INTERNOS
AGENTES EXTERNOS

2. **Elaboración de borradores**



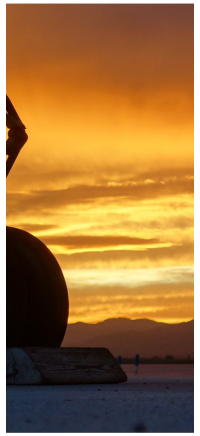
TODAS LAS UNIDADES

3. **Revisión y consolidación**



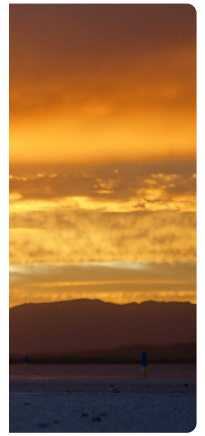
TODAS LAS UNIDADES
DIRECCIÓN

4. **Formulación estado de información no financiera**



CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

5. **Presentación y aprobación por la Junta General de Accionistas**



JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

1. Referencias a otros apartados del Informe de Gestión consolidado

La siguiente tabla sintetiza la información no financiera que requiere la ley 11/2018 y que se encuentra descrita en la introducción del documento y en el Apartado "2020: un reto sin precedentes", formando parte estos contenidos del Estado de Información no financiera de Aena 2020.

Asuntos Ley 11/2018	Respuestas con referencias a otros capítulos del Informe Anual Integrado	
Descripción modelo de negocio		**GRI**
Entorno empresarial.	En 2020 la actividad de las compañías del Grupo Aena y la evolución de sus negocios se ha visto afectada por las restricciones a la movilidad vigentes tanto en España como en el resto del mundo desde el mes de marzo para evitar la propagación de la covid-19. Se espera que, en 2021, se recupere el tráfico aéreo hasta el 51% del volumen de tráfico europeo de 2019, acelerándose a partir del verano. El tráfico solo volvería al 92% de los niveles de 2019 en 2024, y las cifras se recuperarían por completo en 2026. Por su parte, ACI Europa (20/1/2021) ha rebajado su previsión de tráfico para 2021 en los aeropuertos europeos al -56% del nivel de 2019 (caso base) frente al -43% de su previsión anterior. Para el largo plazo, existe mucha incertidumbre en lo que se refiere a la recuperación de los niveles de tráfico registrados en 2019, que estos Organismos estiman para Europa en el periodo comprendido entre 2024-2027. Los principales indicadores macroeconómicos apuntan a una recuperación más lenta de la prevista inicialmente. Así, las últimas estimaciones del Gobierno de España indican que en 2020 se producirá un descenso del PIB del 11,2% (en 2019 el PIB fue del 2,0%). Para 2021 se espera que el PIB recupere valores positivos con un crecimiento del 7,2%, aunque el crecimiento sostenido dependerá de la evolución futura de la pandemia. Para ampliar información sobre este asunto, consultar las páginas 15 y 16 del Apartado: "2020: Un reto sin precedentes".	GRI 102-2
Mercados en los que opera.	El grupo Aena está conformado por Aena, la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia ("SCAIRM"), Aena Internacional, las empresas del Grupo London Luton Airport, así como la Sociedad Concesionaria Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. ("Aena Brasil"). Según se detalla en la "Nota 5.Información Financiera por segmentos" de las Cuentas Anuales Consolidadas, el Grupo desarrolla sus actividades de negocios basándose en los siguientes segmentos: Aeropuertos, Servicios inmobiliarios, Internacional y SCAIRM. Para ampliar información sobre este asunto, consultar el apartado "Red de aeropuertos de AENA" de la introducción al Informe de Gestión.	GRI 102-6
Objetivos y estrategias.	En los próximos años Aena continuará poniendo el foco en las prioridades estratégicas ya asumidas antes de la crisis sanitaria: la sostenibilidad, la innovación y la digitalización, y el DORA 2022-2026. Además, resulta primordial: La armonización de las medidas a adoptar por los distintos gobiernos de la Unión Europea ante posibles rebrotes de la enfermedad, que incluyan actuaciones comunes, coordinadas y basadas en criterios epidemiológicos claros para todos los países miembros; Mantener una estrecha relación con las compañías aéreas y resto de empresas que desarrollan su actividad en los aeropuertos de la red y resto de grupos de interés; Dar respuesta a los nuevos retos asociados al sector aéreo: La creciente preocupación de la sociedad por el medioambiente, unos requerimientos regulatorios más exigentes, especialmente en materia de seguridad, medioambiente y derechos de los pasajeros, junto con los nuevos requerimientos sanitarios impuestos por la covid-19 y el mayor grado de exigencia de los pasajeros en la calidad del servicio. Para ampliar información sobre este asunto, consultar el apartado "Retos a futuro: adaptación al nuevo contexto" del Apartado: "2020: Un reto sin precedentes".	GRI 102-14

Factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	La actividad de Aena se haya sujeta a riesgos macroeconómicos y políticos globales; riesgos relacionados con los negocios y operaciones del Grupo; riesgos de concentración y competencia, riesgos operacionales (ciberseguridad, dependencia de terceros); salud y seguridad; regulación; sostenibilidad, cambio climático y transición energética; relacionados con la naturaleza empresarial de la Compañía, su regulación y cumplimiento; y riesgos relativos a la implicación de los grupos de interés. Para ampliar información sobre este asunto, consultar el apartado "Los riesgos y su gestión" del Apartado: **"**2020: Un reto sin precedentes**"**.	GRI 102-15
Descripción de las políticas que aplica el grupo		**GRI**
Procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos.	El sistema de gestión de riesgos de Aena desarrolla los principios 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) e incorpora las correspondientes responsabilidades y procedimientos. Además, con la declaración del estado de alarma en el mes de marzo, se inició un periodo de inactividad que provocó una reducción casi total en los niveles de tráfico. Con el objetivo de adaptarse a este brusco descenso de la actividad, la Compañía adoptó una serie de medidas operativas, económicas y financieras que permitieran una gestión más eficiente de la actividad, entre las que destacan: ajustar la capacidad y los servicios a las necesidades concretas de la operativa del momento; con el objetivo de reforzar la liquidez de la Compañía, Aena procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras entre los meses de abril y mayo; seguridad sanitaria; garantizar la salud de trabajadores, personal subcontratado y pasajeros; compromiso con proveedores, clientes y la sociedad en general. Para ampliar información sobre este asunto, consultar los apartados "Medidas adoptadas en Aena" y "Estructura, gestión y control de riesgos" del Apartado: "2020: Un reto sin precedentes".	GRI 103-2
Impactos significativos y de verificación y control. Medidas adoptadas.	El mapa de riesgos de Aena incluye riesgos estratégicos, operacionales, legales y de cumplimiento, de información, financieros y no financieros. En cada categoría se han establecidos instrumentos específicos y actividades mitigadoras que permiten hacerles frente. Además, el Análisis de Materialidad 2020 supone una actualización de los asuntos identificados en el ejercicio anterior, mediante el análisis de la presencia de Aena en fuentes externas, la identificación y caracterización de los grupos de interés implicados, la elaboración de un "termómetro de temas materiales" - tomando como referencia el modelo de Mitchell, evaluando la relevancia de los grupos en función de su poder, su legitimidad y la urgencia de sus demandas-, y proceder a su reformulación, para adaptarlo al contexto 2020. Se actualiza la relación de temas relevantes en 2019 adaptándolas al contexto 2020, incorporando las siguientes cuestiones: fusión de los aspectos relacionados con la transparencia y la gestión; refuerzo, en todas las definiciones, de los temas más transversales: la orientación al cliente, la sostenibilidad y las consideraciones ambientales, la gestión del talento, la cultura de seguridad desde una visión más amplia incorporando el contexto de emergencia sanitaria, y exposición del negocio a los riesgos del entorno tecno-lógico (ciberseguridad); presencia de la innovación y la tecnología en todos los procesos; inclusión de la perspectiva ODS y la contribución social en el contexto de la emergencia sanitaria a todos los niveles: gestión de riesgos u oportunidades, gobierno, alianzas, seguridad, solidaridad, etc. Para ampliar información sobre este asunto, consultar el apartado "Medidas adoptadas en Aena" y "Los riesgos y su gestión" del Apartado: "2020: Un reto sin precedentes" y también consultar el apartado de "Materialidad" de la introducción al Informe de Gestión.	GRI 103-1
Principales riesgos relacionados vinculados a las actividades del grupo		**GRI**
Relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos.	Como se ha indicado anteriormente, la actividad de Aena se haya sujeta a riesgos de diferentes tipos. Para ampliar información sobre este asunto, consultar el apartado "Los riesgos y su gestión" del Apartado 2020: Un reto sin precedentes.	GRI 102-2

Cómo el grupo gestiona dichos riesgos.	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 gestionar los riesgos y así determinar sus actividades mitigadores y planes de acción que permitan llegar a alcanzar el nivel de riesgo aceptado. Para ampliar información sobre este asunto, consultar el apartado "Estructura, control y gestión de riesgos" del Apartado 2020: Un reto sin precedentes.	GRI 103-2
Procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos.	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. Para ampliar información sobre este asunto, consultar el apartado "Estructura, control y gestión de riesgos" del Apartadp 2020: Un reto sin precedentes	GRI 103-3
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.	El mapa de riesgos de Aena incluye riesgos estratégicos, operacionales, legales y de cumplimiento, de información, financieros y no financieros. Para ampliar información sobre este asunto, consultar los apartados "Medidas adoptadas en Aena", "Plan de recuperación operativa" y "Los riesgos y su gestión" del Apartado 2020: Un reto sin precedentes	GRI 102-46, GRI 102-47
Información sobre la sociedad		**GRI**
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible.	A través de la Política de Responsabilidad Corporativa, el Código de Conducta y la Política de Comunicación se formalizan los principios sobre los que la Compañía basa la relación con sus grupos de interés. El Sistema de Gestión Integrado (SGI) recoge el proceso a seguir para conocer las necesidades y expectativas de los grupos de interés, así como la materialización de los requerimientos y el uso de herramientas para la evaluación del cumplimiento. Con carácter anual, en la revisión del SGI por la Dirección se analizan los posibles cambios que pudieran existir en las necesidades y expectativas de los grupos de interés, y se evalúa el grado de satisfacción de cara a mejorar los servicios prestados y poder adaptarlos a las mismas. En la última revisión de la matriz de partes interesadas, auditada por Aenor en el marco de la norma ISO 9001:2015, la Compañía ha identificado 26 colectivos diferentes que pueden influir en la compañía, o a los que afectan las decisiones de Aena. 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 Compañía y las redes sociales. Para ampliar información sobre este asunto, consultar el apartado "Relación y diálogo con grupos de Interés." de la introducción al Informe de Gestión.	GRI 102-43 GRI 413-1 GRI 413-2

2. Índice de contenidos Ley 11/2018

Índice de 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

NOTA ACLARATORIA:

La información recogida en este Estado de Información No Financiera se complementa, según se indica en el texto, con otros documentos publicados por Aena, como las Cuentas Anuales o el Informe de Gobierno Corporativo, ambos incluidos en el Informe Anual Integrado 2020 de la Compañía. Además, algunos de los requerimientos informativos recogidos por la Ley 11/2018 sobre información no financiera y diversidad se recogen en los siguientes capítulos de este Informe Integrado, según se detalla a continuación:

Asuntos Ley 11/2018		Capítulo / Respuesta	Marco utilizado (Salvo indicación expresa, el marco utilizado son los Estándares GRI 2016)
Descripción modelo de negocio			
Entorno empresarial.		Apartado: 2020, Un reto sin precedentes. Apartado: "El impacto de la covid-19"	GRI 102-2
Organización y estructura.		Cap 1. Modelo de Gobierno Sostenible. Apartados: "Órganos de gobierno" y "Comité de dirección"	GRI 102-18
Mercados en los que opera.		Cap 1. Aena: Modelo de Gobierno sostenible. Apartado: "Estructura de capital y organización"	GRI 102-6
Objetivos y estrategias.		Apartado: 2020, Un reto sin precedentes. Apartado: "Retos a futuro: adaptación al nuevo contexto". Cap. 2 Compromiso con el entorno; Cap. 3 Compromiso con la sociedad y los derechos humanos, Cap. 5 Cuestiones sociales y relativas al personal, Cap. 6 Servicios seguros y de calidad, Cap. 7 Innovación.	GRI 102-14
Factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.		Apartado: 2020, Un reto sin precedentes. Apartado: "Los riesgos y su gestión"	GRI 102-15
Descripción de las políticas que aplica el grupo			
Procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos.		Apartado: 2020, Un reto sin precedentes. Apartado: "Estructura, gestión y control de riesgos" (infografía) Cap 1. Aena: Modelo de Gobierno sostenible. Apartado: "Política contra la corrupción y el fraude"	GRI 103-2
Impactos significativos y de verificación y control. Medidas adoptadas.		Apartado: 2020, Un reto sin precedentes. Apartado:" Los riesgos y su gestión". Apartado: "Riesgos en 2020".	GRI 103-1
Resultados de las políticas			
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.		Apartado: Introducción; Apartado: 2020, Un reto sin precedentes Portada Cap 1. Aena: Modelo de Gobierno sostenible; Portada Cap 2. Compromiso con el entorno; Portada Cap 3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos; Portada Cap. 4 Gestión social de nuestra cadena de valor; Portada Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal; Portada Cap. 6 Servicios seguros y de calidad; Portada Cap. 7 Innovación	GRI 103-3
Principales riesgos relacionados vinculados a las actividades del grupo			
Relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos.		Apartado: 2020: un reto sin precedentes**:** "Los riesgos y su gestión". Los posibles impactos negativos asociados a cada área de trabajo se recogen en los diferentes capítulos de este Estado de Información no financiera (Cap 2. Compromiso con el entorno; Cap. 4 Gestión social de nuestra cadena de valor; Cap. 6 Servicios seguros y de calidad).	GRI 102-2
Cómo el grupo gestiona dichos riesgos.		Apartado: 2020, Un reto sin precedentes. Apartado: "Estructura, control y gestión de riesgos" (infografía).	GRI 103-2
Procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos.		Apartado: 2020, Un reto sin precedentes. Apartado: "Estructura, control y gestión de riesgos" (infografía)	GRI 103-3
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.		Apartado: 2020, Un reto sin precedentes: "Los Riesgos y su gestión", "Riesgos en 2020"	GRI 102-46 GRI 102-47
Información sobre cuestiones medioambientales			
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente.		Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartado: "Riesgos y oportunidades ambientales", e infografía "Análisis de riesgos climáticos"	GRI 103-2
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa sobre la salud y la seguridad.		Cap. 6 Servicios seguros y de calidad, apartado "Garantía de seguridad en la prestación de servicios"	GRI 103-2
Procedimientos de evaluación o certificación ambiental.		Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartados: "Instrumentos de gestión" y "Etapa de planificación de infraestructuras"	GRI 103-3
Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales.		Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartado: "Progresos e indicadores" (tabla: "Otros indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales")	GRI 103-3
Principio de precaución.		Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartados: "Riesgos y oportunidades ambientales" y "Políticas, estrategia y objetivos"	GRI 102-11
Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.		Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartado: "Progresos e indicadores" (tabla: "Otros indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales")	GRI 103-3
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente.	Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartados: "Actuaciones y medidas efectivas de mitigación y adaptación para la consecución de objetivos de descarbonización", "Huella de carbono", "Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables", "Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables"	GRI 305-1 GRI 305-2 GRI 305-4 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: "Contaminación"	GRI 305-7 GRI AO7

Asuntos Ley 11/2018		Capítulo / respuesta	Marco utilizado (Salvo indicación expresa, el marco utilizado son los Estándares GRI 2016)
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, recuperación y eliminación de desechos.	Cap 2. Compromiso con el entorno.. Apartado: "Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos"	GRI 306-2
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos.		No procede
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: "Iniciativas para el consumo responsable del agua" (tabla: "Consumo de agua")	GRI 303-5 (GRI 303:2018)
	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso.	Como empresa prestadora de servicios aeroportuarios, el consumo de materias primas no es relevante en la cadena de valor de Aena	No procede
Cambio climático	Consumo, directo e indirecto, de energía.	Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartado: "Principales indicadores"(gráfico y tabla "Consumo energético y consumo total desglosado")	GRI 302-1 GRI 302-2
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética.	Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartado: "Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables" (tabla)	GRI 302-3 GRI 302-4
	Uso de energías renovables.	Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartados: "Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables", "Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables"	GRI 302-1
	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. Apartados: "Riesgos y oportunidades ambientales", "Actuaciones y medidas efectivas de mitigación y adaptación para la consecución de objetivos de descarbonización" "Huella de carbono"	GRI 305-1 GRI 305-2
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático.	Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartado: "Políticas, estrategia y objetivos", apartado "Progresos e indicadores". Apartado: "Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables"	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. Apartados: "Políticas, estrategia y objetivos"	GRI 305-5
Protección de la biodiversidad	Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad.	Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartado: "Protección de la biodiversidad"	GRI 304-1
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas.	Cap 2. Compromiso con el entorno. Subapartado: "Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control"	GRI-A09
Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal			
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartado: "Empleo, igualdad y diversidad"	GRI 102-8
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal: Apartado: "Empleo, igualdad y diversidad"	GRI 102-8
	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: "Empleo, igualdad y diversidad"	GRI 102-8
	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartado: "Empleo, igualdad y diversidad"	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: "Modelo retributivo y brecha salarial"	GRI 202-1
	Brecha salarial.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartado: "Modelo retributivo y brecha salarial"	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: "Modelo retributivo y brecha salarial"	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. Aena: Modelo de Gobierno sostenible. Apartado: "Retribuciones del Consejo"	GRI 102-38

	Implantación de políticas de desconexión laboral.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Subapartado: "Registro de la jornada y desconexión laboral"	GRI 401-2
	Empleados con discapacidad.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartado: "Entorno de trabajo diverso e inclusivo"	GRI 405-1
Organización del trabajo.	Organización del tiempo de trabajo.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartado: "Registro de la jornada y desconexión laboral "	GRI 401-2
	Número de horas de absentismo.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartado: Notificación, registro e investigación de la accidentalidad (tabla: "Absentismo (personal propio)", fila: " Nº de horas perdidas por absentismo")	GRI 403-9 (GRI 403:2018)
	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: "Conciliación"	GRI 401-2
Salud y seguridad.	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal: Apartados: Política, Sistema de gestión de prevención y Plan de Prevención; "Órganos para la gestión de la salud y seguridad en el trabajo"	GRI 403-2 (GRI 403:2018) GRI 403-3 (GRI 403:2018) GRI 403-4 (GRI 403:2018)
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartados: Notificación, registro e investigación de la accidentalidad; "Fomento de la salud y el bienestar de los trabajadores"	GRI 403-3 (GRI 403:2018) GRI 403-9 (GRI 403:2018) GRI 403-10 (GRI 403:2018)
Relaciones laborales	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal, Apartados: Relaciones laborales; "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral"	GRI 403-1 (GRI 403:2018) GRI 403-4 (GRI 403:2018)
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal: Apartado: "Relaciones laborales"	GRI 102-41
	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: Apartados: "Relaciones laborales";" Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral"	GRI 403-4 (GRI 403:2018)
Formación	Las políticas implementadas en el campo de la formación.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartados"Talento y formación" ;"Actuaciones relevantes en 2020 en materia de formación"	GRI 404-2
	La cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartado: "Actuaciones relevantes en 2020 en materia de formación"(tabla: "Horas de formación por sexo, categoría profesional y región")	GRI 404-1
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartado: "Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad"	GRI 405-1
Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartados: "Diversidad y no discriminación"; "Diversidad de género"	GRI 405-1 GRI 103-2
	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: "Diversidad y no discriminación"	GRI 405-1 GRI 103-2
	Medidas adoptadas para promover el empleo.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal: Apartados: "Diversidad y no discriminación"; "Diversidad en Órganos de gobierno y empleados"; "Diversidad generacional y fomento de la integración laboral de los jóvenes"	GRI 405-1 GRI 103-2 GRI 413-1
	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. Apartados: "Denuncias por acoso"; "Epígrafe Entorno de trabajo diverso e inclusivo"	GRI 405-1 GRI 103-2
	La política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.	Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartados: "Diversidad y no discriminación	GRI 405-1 GRI 103-2
Información sobre el respeto de los derechos humanos			
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos.		Cap 3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos. Apartado: "Diligencia debida y prevención de riesgos de vulneración de los Derechos Humanos"	GRI 102-16 GRI 102-17
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos.		Cap 3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos. Apartados: "Derechos Humanos"; "Traslación de la protección de Derechos Humanos a la cadena de valor"	GRI 102-16 GRI 102-17

Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos.		Cap 3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos. Apartado: "Denuncias por vulneración de Derechos Humanos"	GRI 102-17
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: "Compromisos" (Infografía) ; "Traslación de la protección de Derechos Humanos a la cadena de valor"	GRI 102-16 GRI 407-1 GRI 408-1 GRI 409-1
La eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.		Cap 5. Cuestiones sociales y relativas al personal. Apartado: "Diversidad y no discriminación"	GRI 102-12
La eliminación del trabajo forzoso u obligatorio.		Cap 3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos. Apartados: "Principios y compromisos" (infografía);"Traslación de los derechos humanos a la cadena de valor"	GRI 102-12 GRI 102-16 GRI 102-17
La abolición efectiva del trabajo infantil.		Cap 3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos. Apartados: "Principios y compromisos" (infografía); "Traslación de los derechos humanos a la cadena de valor"	GRI 102-12 GRI 102-16 GRI 102-17
Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno			
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno.		Cap 1. Aena: Modelo de Gobierno Sostenible. Apartado: "Política contra la corrupción y el fraude"	GRI 102-16 GRI 102-17
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.		Cap 1. Aena: Modelo de Gobierno Sostenible. Apartado: "Medidas contra el blanqueo de capitales"	GRI 102-16 GRI 102-17
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.		Cap 3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos. Apartado "Inversión en la comunidad. Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro"	GRI 201-1 GRI 413-1
Información sobre la sociedad			
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible.	El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local.	Cap 3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos. Apartados: "Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad "Compromisos con la Agenda 2030", " "Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno. Creación de valor social"	GRI 413-1 GRI 413-2
	El impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio.	Cap 3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos. Apartado: "Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno"	GRI 413-1 GRI 413-2
	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos.	Introducción. Apartado: "Relación y diálogo con los grupos de interés"	GRI 102-43 GRI 413-1 GRI 413-2
	Las acciones de asociación o patrocinio.	Cap 3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos. Apartado: "Inversión en la comunidad. Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro"	GRI 102-13 GRI 413-1
Subcontratación y proveedores.	La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales.	Cap. 4 Gestión social de nuestra cadena de valor. Apartados: "Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación"; "Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en los procesos de ejecución de los contratos"	GRI 308-1 GRI 414-1
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.	Cap. 4 Gestión social de nuestra cadena de valor. Apartados: "Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación"; "Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en los procesos de ejecución de los contratos";" Evaluación continua del riesgo en la cadena de valor";" Seguimiento y evaluación de proveedores"	GRI 308-1 GRI 414-1
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas.	Cap. 4 Gestión social de nuestra cadena de valor. Apartados: " Evaluación continua del riesgo de la cadena de valor", "Criterios de solvencia técnica o profesional"; "Evaluación técnica"; "Valoración de la calidad de los servicios"	GRI 308-1 GRI 414-1
Consumidores.	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores.	Cap 2. Compromiso con el entorno. Apartado: "Ruido".; Cap. 6 Servicios seguros y de calidad. Apartados: "Garantía de Seguridad en la prestación de servicios"; "Mecanismos de reclamación".	GRI 416-1 GRI 416-2 GRI 103-2
	Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	Cap. 6 Servicios seguros y de calidad. Apartado: " Mecanismos de reclamación"	GRI 103-3
Información fiscal.	Los beneficios obtenidos país por país.	Cap 1. Aena: Modelo de Gobierno Sostenible. Apartado: "Contribución fiscal"	GRI 207-4 (GRI 207:2019)
	Los impuestos sobre beneficios pagados.	Cap 1. Aena: Modelo de Gobierno Sostenible. Apartado: "Contribución fiscal"	GRI 207-4 (GRI 207:2019)
	Las subvenciones públicas recibidas.	Cap 1. Aena: Modelo de Gobierno Sostenible. Apartado: "Contribución fiscal"	GRI 201-4 Esta información se encuentra disponible en las Cuentas Anuales

3. Índice de contenidos GRI

Este informe se ha elaborado de conformidad con los Estándares GRI, opción exhaustiva.

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización / Contenido
GRI 101: Fundamentos 2016				
GRI 102: Contenidos Generales 2016				
1.	**Perfil de la organización**			
102-1	Nombre de la organización			Cap. 1, Pág. 2. Apartado "Estructura de capital y organización"
102-2	Actividades, marcas, productos y servicios			Introducción, pg 1, apartado "Enfoque del documento"
102-3	Ubicación de la sede			C/ Peonías, 12. 28042 Madrid, España
102-4	Ubicación de las operaciones			Introducción, pg 2, apartado "Red de aeropuertos de Aena"
102-5	Propiedad y forma jurídica			Cap. 1, Pág. 2. Apartado "Estructura de capital y organización"
102-6	Mercados servidos			Introducción, pg. 2, apartado "Red de aeropuertos de Aena"; Cap. 1, Pág. 2. Apartado "Estructura de capital y organización"
102-7	Tamaño de la organización			Cap. 1, Pág. 2. Apartado "Estructura de capital y organización"; Cap. 5, Pág. 111. Apartado "Empleo, igualdad y diversidad"
102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	3, 4, 5, 6	5, 8, 10	Cap. 5, Pág. 111-113. Apartado "Empleo, igualdad y diversidad" Fuentes de los datos: SAP RH, fuentes internas, Aeropuerto de Londres-Luton. Aena Brasil. Por otro lado, en Aena S.M.E., S.A., no hay trabajadores de empresas de trabajo temporal.
102-9	Cadena de suministro	7	8	Cap. 4, Pág. 94. Cadena de valor en Aena
102-10	Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro		8	Cap. 4, Pág. 96-97, apartado "Medidas especiales con motivo de la emergencia sanitaria y principales resultados de 2020 ".
102-11	Principio o enfoque de precaución	7		Cap. 2, Pág. 33. Apartado "Riesgos y oportunidades ambientales"
102-12	Iniciativas externas		17	Cap 3, pg. 80, apartado "Inversión en la comunidad. Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro "
102-13	Afiliación a asociaciones		17	Cap 3, pg. 80, apartado "Inversión en la comunidad. Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro "
2.	**Estrategia**			
102-14	Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones			
102-15	Principales impactos, riesgos y oportunidades	1, 2, 6, 7, 10	8, 9, 11	Cap. 2020, un reto sin precedentes, pg 14-15. Entradilla y apartado "El impacto de la covid-19 en el transporte aéreo y en los aeropuertos que gestiona Aena"; pg. 18-19, apartado "Retos a futuro".
3.	**Ética e integridad**			
102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	1 a 10	16	Cap. 1, Pág. 17. Apartado "Código de conducta"

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización / Contenido
102-17	Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	1, 2, 10	16	Cap. 1, Pág. 19, apartado "Política de Cumplimiento Normativo ", y pg. 22-23, apartado "Política contra la corrupción y el fraude"
4. Gobernanza				
102-18	Estructura de gobernanza		16	Cap. 1, Pág. 3, apartado "Órganos de gobierno"; pg. 12, apartado "Comité de dirección"; pg. 20, apartado "Canal de denuncias"
102-19	Delegación de autoridad			Cap. 1, Pág. 3, apartado "Órganos de gobierno"; pg. 12, apartado "Comité de dirección".
102-20	Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales			Cap. 1, Pág. 3, apartado "Órganos de gobierno"; pg. 12, apartado "Comité de dirección".
102-21	Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales		16	Introducción, pg. 9-10, apartado "Relación y diálogo con grupos de interés.
102-22	Composición del máximo órgano de gobierno y sus comités		5, 16	Cap. 1, Pág. 8, apartado "El consejo de administración". Ver también Informe de Gobierno Corporativo de Aena y web de Aena.
102-23	Presidente del máximo órgano de gobierno			Cap. 1, Pág. 8, apartado "El Consejo de Administración"
102-24	Nominación y selección del máximo órgano de gobierno		5, 16	Cap. 1, Pág. 6, apartado "El Consejo de Administración"
102-25	Conflictos de intereses	10	16	Cap. 1, Pág. 14, apartado "Cultura y ética corporativa". Apartado regulado en el Reglamento del Consejo de Administración y en el Código de Conducta.
102-26	Función del máximo órgano de gobierno en la selección de objetivos, valores y estrategia			Cap. 1, Pág. 6, apartado "El Consejo de Administración"
102-27	Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno		5	Cap. 1, pg. 11-12, apartado "Comisiones de apoyo al Consejo".
102-28	Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno			Cap. 1, pg. 11, apartado "Comisiones de apoyo al Consejo".
102-29	Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	1, 7, 10	16	Cap. 0, pg. 21-24, apartado "Los riesgos y su gestión".
102-30	Eficacia de los procesos de gestión del riesgo	1, 2, 7, 10	16	Cap. 2020, un reto sin precedentes, pg. 26, apartado "Estructura, control y gestión de riesgos".
102-31	Evaluación de temas económicos, ambientales y sociales			Cap. 2020, un reto sin precedentes, pg. 26, apartado "Estructura, control y gestión de riesgos".
102-32	Función del máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad			Cap. 1, pg. 11, apartado "Comisiones de apoyo al Consejo".
102-33	Comunicación de preocupaciones críticas			Cap. 2020, un reto sin precedentes, pg. 26, apartado "Estructura, control y gestión de riesgos".
102-34	Naturaleza y número total de preocupaciones críticas			Cap. 2020, un reto sin precedentes, pg. 29, apartado "Riesgos en 2020".
102-35	Políticas de remuneración	1,6	5	Cap. 1, pg. 9-11, apartado "Retribuciones del Consejo".
102-36	Proceso para determinar la remuneración	1,6	5, 16	Cap. 1, pg. 9-11, apartado "Retribuciones del Consejo".
102-37	Involucramiento de los grupos de interés en la remuneración			Cap. 1, pg. 9-11, apartado "Retribuciones del Consejo".
102-38	Ratio de compensación total anual			Cap. 1, pg. 9-11, apartado "Retribuciones del Consejo".
102-39	Ratio del incremento porcentual de la compensación total anual			Se encuentra pendiente de aplicación la revisión salarial recogida en el Real Decreto-Ley 2/2020, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público.
5. Participación de los grupos de interés				

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización / Contenido
102-40	Lista de grupos de interés			Introducción, pg. 9-10, apartado "Relación y diálogo con grupos de interés".
102-41	Acuerdos de negociación colectiva	1, 3, 4, 6	8	Cap. 5. Pg. 140, 142, apartado "Relaciones laborales"
102-42	Identificación y selección de grupos de interés			Introducción, pg. 8, apartado "Relación y diálogo con grupos de interés" .
102-43	Enfoque para la participación de los grupos de interés			Introducción, pg. 8, apartado "Relación y diálogo con grupos de interés".
102-44	Temas y preocupaciones clave mencionados			Introducción, pg. 6-7, apartado "Materialidad".
6.	**Prácticas para la elaboración de informes**			
102-45	Entidades incluidas en los estados financieros consolidados			Cap. 1, Pág. 2. Apartado "Estructura de capital y organización"
102-46	Definición de los contenidos de los informes y las coberturas del tema			Introducción, pg. 4-7, apartado "Materialidad".
102-47	Lista de temas materiales			Introducción, pg. 6-7, apartado "Materialidad".
102-48	Re-expresión de la información			Cualquier re-expresión de la información recogida en informes anteriores es explicada en cada caso.
102-49	Cambios en la elaboración de informes			Más allá de ciertos matices en el reporte de la información, a causa de la emergencia sanitaria derivada de la covid-19, no se han llevado a cabo cambios sustanciales de criterio que incidan en la comparabilidad con informes anteriores.
102-50	Periodo objeto del informe			Ejercicio 2020 (Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020)
102-51	Fecha del último informe			Ejercicio 2019 (Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2019)
102-52	Ciclo de elaboración de informes			Anual
102-53	Punto de contacto para preguntas sobre el informe			rc@aena.es
102-54	Declaración de elaboración del informe de conformidad con los Estándares GRI			Este informe se ha elaborado de conformidad con los Estándares GRI, opción exhaustiva.
102-55	Índice de contenidos GRI			Cap. Sobre este informe, pg. 199. Apartado "Índice de contenidos GRI".
102-56	Verificación externa			Introducción, pg. 3-4, apartado "Nivel de revisión por los auditores externos"

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización / Contenido	Omisiones
GRI 103: Enfoque de gestión 2016					
103-1	Explicación del tema material y su cobertura			Cap. Introducción, pg. 6-7. Apartado "Materialidad"	
103-2	El enfoque de gestión y sus componentes	1 a 10		Temas Económicos (201, 203, 204, 205, 206, 207): Cap. Introducción, pg. 8. Apartado "Relación y diálogo con grupos de interés"; Cap. 2020, un reto sin precedentes, pg. 18-19. Apartado "Retos a futuro: adaptación al nuevo contexto"; Cap. 1, pg. 13-14. Apartado "Cultura y ética corporativa"; Cap.3, pg. 85. Apartado "Impacto de la actividad en la sociedad en el entorno"; Cap. 2, pg. 33. Apartado "Modelo de gestión ambiental sostenible"; Cap. 4, pg. 94 y 98, apartado "Gestión sostenible de la cadena de valor"; Cap. 7, pg. 188. Apartado "La gestión de la innovación en Aena". Temas Ambientales (302, 303, 305, 306, 307, 308): Cap. 2. pg. 33, apartado "Modelo de gestión ambiental sostenible"; pg. 36, apartado "Políticas, estrategia y objetivos"; pg. 47, apartado "Aena frente a la emergencia climática"; pg. 60, apartado "Ruido"; pg. 66, apartado	

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización / Contenido	Omisiones
				"Agua"; pg. 74, apartado "Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias". Temas Sociales (401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419): Cap. 3. pg. 78, apartado "Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad"; Cap.3, pg. 85. Apartado "Impacto de la actividad en la sociedad en el entorno"; Cap.3, pg. 88. Apartado "Derechos humanos"; Cap. 5, pg. 109, entradilla; pg. 123, apartado "Conciliación"; pg. 127, apartado "Diversidad y no discriminación"; pg. 135, apartado "Talento y formación"; pg. 140. apartado "Relaciones laborales"; pg. 143, apartado "Salud y seguridad en el empleo"; Cap. 6 pg. 159, apartado "Garantía de seguridad en la prestación de servicios"; pg. 160, apartado "Seguridad operacional"; pg. 165-166, apartado "Seguridad aeroportuaria"; pg. 170, apartado "Ciberseguridad"; pg. 171, apartado "Seguridad sanitaria"; pg. 174, apartado "Vocación de servicio".	
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	1 a 10		Temas Económicos (201, 203, 204, 205, 206, 207): Cap. 2020, un reto sin precedentes, pg. 28-29, apartado "Riesgos en 2020"; Cap. 1, pg. 3, 13, apartado "Órganos de gobierno"; pg. 20, apartado "Canal de denuncias" y pg. 22-24, apartado "Política contra la corrupción y el fraude". Cap. 4, pg. 96, apartado "Medidas especiales con motivo de la emergencia sanitaria y principales resultados de 2020 " y pg. 102, apartado "El proceso de adquisición y compras"; Cap. 7, pg. 189. Apartado "La gestión de la innovación en Aena" Temas Ambientales (302, 303, 305, 306, 307, 308): Cap. 2, pg. 38, apartado "Instrumentos de gestión"; pg. 53, apartado "Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables"; pg. 50 y 52, apartado "Aena frente a la emergencia climática"; pg. 60, apartado "Medición, reducción y control"; pg. 65, apartado "Consultas ambientales"; pg. 70, apartado "Indicadores sobre consumo de agua"; pg. 75-76, apartado "Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos" Temas Sociales (401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419): Introducción, pg. 11-13; Cap. 3. pg. 78 y 81, apartado "Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad", pg. 83-84, "Compromisos con la Agenda 2030"; Cap.3, pg. 85. Apartado "Impacto de la actividad en la sociedad en el entorno"; Cap.3, pg. 91. Apartado "Denuncias por vulneración de Derechos Humanos"; Cap. 5, pg. 129, apartado "Denuncias por acoso"; pg. 137, apartado "Actuaciones relevantes en 2020 en materia de formación"; pg. 141, apartado "Relaciones laborales"; pg. 149, apartado "Notificación, registro e investigación de la accidentalidad"; Cap. 6, pg. 160, 161, 162, 165 del apartado "Seguridad operacional"; pg. 167, 168 del apartado "Seguridad aeroportuaria"; pg. 178 del apartado "Formación y sensibilización de empleados y terceros"; pg. 184, apartado "Comunicación y evaluación de la satisfacción del cliente"; pg. 185, apartado "Mecanismos de reclamación".	
GRI 201: Desempeño económico 2016		**Temas materiales: Exigencias y restricciones derivadas del marco regulatorio, Gestión excelente, Aena agente global**			
201-1	Valor económico directo generado (VEG) y distribuido (VED)		5, 8, 9	Cap 3, pg. 118, apartado "Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno. Creación de valor social ".	
201-2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	7, 8, 9	13	Cap 2, pg. 33-36, apartado "Riesgos y oportunidades ambientales". Durante el ejercicio 2020 Aena ha ido más allá, utilizando las recomendaciones del Task Force on Climate related Financial Disclosure (TCFD), como herramienta para analizar y mostrar cómo trabaja la Compañía en la senda de la descarbonización e integrando el cambio climático en todos los niveles.	
201-3	Obligaciones del plan de beneficios definidos y otros planes de jubilación	3	8	El Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena es aplicable a todos los empleados del Grupo desde 360 días de servicio reconocido. Ver detalle en cuentas anuales punto 2.19 y nota 22.	(1)
201-4	Asistencia financiera recibida del gobierno	10	16	Cap 1, pg. 30, apartado "Contribución fiscal". Consultar las Cuentas Anuales.	
GRI 203: Impactos económicos indirectos 2016		**Temas materiales: Un actor que genera valor a la comunidad, Sostenibilidad, Gestión excelente, Innovación y tecnología, Aena agente global**			
203-1	Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados		5, 9, 11	Informe de Gestión Consolidado 2020: Bloque A: Información Financiera	

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización / Contenido	Omisiones
203-2	Impactos económicos indirectos significativos		1, 3, 8	Cap 3, pg. 81, apartado "Inversión en la comunidad. Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro "; pg. 82-84, apartado "Compromiso con la Agenda 2030"	
GRI 204: Prácticas de adquisición 2016		**Temas materiales: Un actor que genera valor a la comunidad, Gestión excelente**			
204-1	Proporción de gasto en proveedores locales		8	Cap 3, pg. 80, apartado "Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno. Creación de valor social ".	
GRI 205: Anticorrupción 2016		**Temas materiales: Gestión excelente, Transparencia**			
205-1	Operaciones evaluadas para riesgos relacionados con la corrupción	10	16	Cap 1, pg. 22-23, apartado "Política contra la corrupción y el fraude".	
205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	10	16	Cap 1, pg. 22-23, apartado "Política contra la corrupción y el fraude".	
205-3	Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	10	16	Cap 1, pg. 23, apartado "Política contra la corrupción y el fraude".	
GRI 206: Competencia desleal 2016		**Temas materiales: Gestión excelente, Transparencia**			
206-1	Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia		16	No se han identificado.	
GRI 207: Fiscalidad 2019		**Temas materiales: Un actor que genera valor a la comunidad, Gestión excelente, Transparencia**			
207-1	Enfoque fiscal		16	Cap 1, pg. 29, apartado "Transparencia fiscal".	
207-2	Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos	10	16	Cap 1, pg. 29, apartado "Transparencia fiscal".	
207-3	Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal.		16	Cap 1, pg. 29, apartado "Transparencia fiscal".	
207-4	Presentación de informes país por país		16	Cap 1, pg. 30, apartado "Contribución fiscal".	
GRI 302: Energía 2016		**Temas materiales: Cambio climático**			
302-1	Consumo energético dentro de la organización	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, pg. 56-57, apartado "Principales indicadores".	
302-2	Consumo energético fuera de la organización			Cap. 2, pg. 57, apartado "Principales indicadores".	
302-3	Intensidad energética	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, pg. 56-57, apartado "Principales indicadores".	
302-4	Reducción del consumo energético	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, pg. 57, apartado "Principales indicadores".	
302-5	Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios			No procede.	(2)
GRI 303: Agua y efluentes 2018		**Temas materiales: Sostenibilidad**			
303-1	Interacción con el agua como recurso compartido	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, pg. 67-69, apartado "Agua".	
303-2	Gestión de los impactos relacionados con los vertidos de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, pg.67- 69, apartado "Iniciativas para el consumo responsable del agua".	
303-3	Extracción de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, pg. 67-68, apartado "Iniciativas para el consumo responsable del agua".	
303-4	Vertido de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, pg. 70, apartado "Iniciativas para el consumo responsable del agua".	
303-5	Consumo de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, pg. 70, apartado "Iniciativas para el consumo responsable del agua".	

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización / Contenido	Omisiones
GRI 305: Emisiones 2016		**Temas materiales: Cambio climático, Sostenibilidad**			
305-1	Emisiones directas de GEI (alcance 1)	7, 8, 9	3,12,13,14,15	Cap. 2, pg. 51, apartado "Huella de carbono".	
305-2	Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	7, 8, 9	3,12,13,14,15	Cap. 2, pg. 52, apartado "Huella de carbono".	
305-3	Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	7, 8, 9	3,12,13,14,15	Cap. 2, pg. 48-49, apartado "Aena frente a la emergencia climática".	
305-4	Intensidad de las emisiones de GEI	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, pg. 50, apartado "Huella de carbono".	
305-5	Reducción de las emisiones de GEI	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, pg. 50, apartado "Huella de carbono".	
305-6	Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO)	7, 8, 9		No procede	(3)
305-7	Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, pg. 59, apartado "Contaminación atmosférica".	
GRI 306: Residuos 2020		**Temas materiales: Sostenibilidad**			
306-1	Generación de residuos e impactos significativos en materia de residuos.	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, pg. 74, apartado "Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias ".	
306-2	Gestión de impactos significativos en materia de residuos.	7, 8, 9	11, 12, 13, 15	Cap. 2, pg. 75-76, apartado "Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos". Los datos sobre residuos se recopilan y controlan en el marco del Sistema Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena.	
306-3	Residuos generados	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, pg. 76, apartado "Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos".	
306-4	Residuos no destinados a eliminación.	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, pg. 76, apartado "Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos".	
GRI 307: Cumplimiento ambiental 2016		**Temas materiales: Sostenibilidad, Gestión excelente**			
307-1	Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	7	16	Al cierre de este informe, Aena no ha tenido conocimiento de incumplimientos de la legislación y la normativa ambiental.	
GRI 308: Evaluación ambiental de proveedores 2016		**Temas materiales: Cambio climático, Sostenibilidad**			
308-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales		5, 8, 12, 16	Cap. 2, pg. 45, apartado "Progresos e indicadores".	
308-2	Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas		5, 8, 12, 16	Cap. 4, pg. 45-46, apartado "Progresos e indicadores". El sistema de evaluación de la Compañía permite identificar proveedores que pueden causar o causan un impacto negativo significativo a nivel ambiental o social, y actuar en consecuencia, de acuerdo con lo estipulado en los contratos, implementando medidas para mitigar estos impactos, que pueden ir desde un acuerdo de mejora con el proveedor hasta la finalización del contrato con el mismo. En 2020 no se ha tenido constancia de ninguno.	
Contenidos sectoriales para operadores aeroportuarios		Temas materiales: Sostenibilidad			
A07	Exposición al ruido		11	Cap. 2, pg. 60-64, apartado "Ruido".	
A09	Número de impactos con animales salvajes por cada 10.000 movimientos	7	15	Cap. 2, pg. 72, apartado "Protección de la biodiversidad".	
GRI 401: Empleo 2016		**Temas materiales: Cultura profesional basada en el talento y el compromiso, Exigencias y restricciones derivadas del marco regulatorio**			

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización / Contenido	Omisiones
401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	6	5,8,10	Cap. 5, pg. 114 y 117, apartado "Empleo, igualdad y diversidad". Se facilita el dato anual de despidos.	(4)
401-2	Beneficios para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	6	3,5,8	Todos los empleados, independientemente de la modalidad de contrato, tienen los mismos beneficios.	
401-3	Permiso parental	6	5,8,	Cap. 5, pg. 124-125, apartado "Conciliación"	
GRI 402: Relaciones trabajador-empresa 2016		**Temas materiales: Cultura profesional basada en el talento y el compromiso**			
402-1	Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales			Cap. 5, pg. 142, apartado "Relaciones laborales".	
GRI 403: Salud y seguridad en el trabajo 2018		**Temas materiales: Cultura profesional basada en el talento y el compromiso, Salud y seguridad**			
403-1	Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, pg. 143-147, apartado "Salud y seguridad en el empleo"	
403-2	Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes		3, 8	Cap. 5, pg. 148-149, apartado "Salud y seguridad en el empleo"	
403-3	Servicio de salud en el trabajo		3, 8	Cap. 5, pg. 143-147, apartado "Salud y seguridad en el empleo"	
403-4	Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, pg. 146-147; 46, apartado "Salud y seguridad en el empleo"	
403-5	Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, pg. 153, apartado "Formación en materia de salud y seguridad laboral" Cap. 6, pg 168, 170 "Garantía de Seguridad en la prestación de servicios"	
403-6	Fomento de la salud de los trabajadores	3	3, 8	Cap. 5, pg. 154-155, apartado "Fomento de la salud y el bienestar de los trabajadores"	
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, pg. 148-149, apartado "Salud y seguridad en el empleo"	
403-8	Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo		3, 8	Cap. 5, pg. 143 y 157, apartado "Salud y seguridad en el empleo"	
403-9	Lesiones por accidente laboral		3, 8	Cap. 5, pg. 150-151, apartado "Salud y seguridad en el empleo"	
403-10	Dolencias y enfermedades laborales		3, 8	Cap. 5, pg. 156, apartado "Salud y seguridad en el empleo"	
GRI 404: Formación y enseñanza 2016		**Temas materiales: Cultura profesional basada en el talento y el compromiso, Innovación y tecnología**			
404-1	Media de horas de formación al año por empleado		4,5,8,10	Cap. 5, pg. 138-139, apartado "Talento y formación"	
404-2	Programas para mejorar las aptitudes de los empleados y programas de ayuda a la transición		8	Cap. 5, pg. 137-138, apartado "Talento y formación"; Cap. 6, pg. 178, apartado "Formación y sensibilización de empleados y terceros"	
404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas del desempeño y desarrollo profesional		5,8,10	Cap. 5, pg. 136, apartado "Talento y formación"	
GRI 405: Diversidad e igualdad de oportunidades 2016		**Temas materiales: Cultura profesional basada en el talento y el compromiso**			
405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleados	6	5, 8, 10	Cap. 1, pg. 7, apartado "El Consejo de Administración"; Cap. 5 pg. 132, apartado "Diversidad en órganos de gobierno y empleados"	
405-2	Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	6	5, 8, 10	Cap. 5, pg. 120-121, apartado "Modelo retributivo y brecha salarial"	
GRI 406: No discriminación 2016		**Temas materiales: Cultura profesional basada en el talento y el compromiso**			
406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	6	5, 8, 10	Cap. 5, pg. 129, apartado "Diversidad de género"	
GRI 407: Libertad de asociación y negociación colectiva 2016		**Temas materiales: Cultura profesional basada en el talento y el compromiso, Gestión excelente**			
407-1	Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	3	8	Cap. 5, pg. 140, apartado "Relaciones laborales" Cap. 3, pg. 89, 91-92, apartado "Derechos Humanos"	

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización / Contenido	Omisiones
GRI 408: Trabajo infantil 2016		**Temas materiales: Cultura profesional basada en el talento y el compromiso, Gestión excelente**			
408-1	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	2, 5	8	Cap. 4, pg. 101, apartado "Gestión sostenible de la cadena de valor" Cap. 3, pg. 89, 91-92, apartado "Derechos Humanos"	
GRI 409: Trabajo forzoso u obligatorio 2016		**Temas materiales: Cultura profesional basada en el talento y el compromiso, Gestión excelente**			
409-1	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	2, 4	8	Cap. 4, pg. 101, apartado "Gestión sostenible de la cadena de valor" Cap. 3, pg. 89, 91-92, apartado "Derechos Humanos"	
GRI 410: Prácticas en materia de seguridad 2016		**Temas materiales: Un actor que genera valor a la comunidad, Orientación al cliente, Salud y Seguridad**			
410-1	Personal de seguridad capacitado en políticas y procedimientos de derechos humanos	1, 2	16	La seguridad es una concesión (excepto en el Aeropuerto de Londres-Luton, donde es un contrato de servicios) y está fuera del alcance de la organización controlar la formación en derechos humanos de los empleados de la empresa concesionaria.	
GRI 411: Derechos de los pueblos indígenas 2016		**Temas materiales: Un actor que genera valor a la comunidad, Aena agente global**			
411-1	Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	1, 2	3, 10, 11, 15, 16	Cap. 3, pg. 91, apartado "Diligencia debida y prevención de riesgos de vulneración de los Derechos Humanos"	
GRI 412: Evaluación de derechos humanos 2016		**Temas materiales: Un actor que genera valor a la comunidad, Transparencia, Aena agente global**			
412-1	Operaciones sometidas a revisiones o evaluaciones de impacto sobre los derechos humanos.	1, 2	8	Cap. 4, pg. 102, apartado "El proceso de adquisición y compras " Cap. 3, pg. 91, apartado "Diligencia debida y prevención de riesgos de vulneración de los Derechos Humanos". Todas las operaciones están sometidas al Código de Conducta de Aena y a la Política Corporativa de Derechos Humanos.	
412-2	Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	1, 2	4	Cap. 3, pg. 88, apartado "Derechos Humanos". Los datos sobre horas de formación y porcentaje de empleados formados en Derechos Humanos no están disponibles al cierre de este informe.	
412-3	Acuerdos y contratos de inversión significativos con cláusulas sobre derechos humanos o sometidos a evaluación de derechos humanos	1, 2	8	Cap. 3, pg. 90, apartado "Derechos Humanos" Cap. 4, pg. 102-103, apartado "El proceso de adquisición y compras ". Todas las operaciones están sometidas al Código de Conducta de Aena y a la Política Corporativa de Derechos Humanos.	
GRI 413: Comunidades locales 2016		**Temas materiales: Un actor que genera valor a la comunidad, Sostenibilidad, Innovación y tecnología**			
413-1	Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo		8, 17	Cap. 3, pg. 86, apartado "Impacto en las poblaciones locales y en el territorio"	
413-2	Operaciones con impactos negativos significativos -reales o potenciales- en las comunidades locales	1, 2	11	Cap. 3, pg. 87, apartado "Impacto en las poblaciones locales y en el territorio" y pg. 91, apartado "Diligencia debida y prevención de riesgos de vulneración de los Derechos Humanos"; Cap. 2, pg. 60-64, apartado "Ruido"	
GRI 414: Evaluación social de los proveedores 2016		**Temas materiales: Gestión excelente, Salud y seguridad**			
414-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	2	5, 8, 16	Cap. 4, pg. 105, apartado "Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en los procesos de ejecución"	
414-2	Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	2	5, 8, 16	Cap. 4, pg. 107, apartado "Seguimiento y evaluación de proveedores". El sistema de evaluación de la Compañía permite identificar proveedores que pueden causar o causan un impacto negativo significativo a nivel ambiental o social, y actuar en consecuencia, de acuerdo con lo estipulado en los contratos, implementando medidas para mitigar estos impactos, que pueden ir desde un acuerdo de mejora con el proveedor hasta la finalización del contrato con el mismo. En 2020 no se ha tenido constancia de ninguno.	
GRI 415: Políticas públicas 2016		**Temas materiales: Exigencias y restricciones derivadas del marco regulatorio, Transparencia**			
415-1	Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	10	16	El Código de conducta de Aena prohíbe la financiación de partidos y/o representantes políticos.	
GRI 416: Salud y seguridad de los clientes 2016		**Temas materiales: Orientación al cliente, Gestión excelente, Salud y seguridad**			

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización / Contenido	Omisiones
416-1	Evaluación de los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos o servicios		3	Cap. 2, pg. 60-64, apartado "Ruido". El 100% de los aeropuertos de Aena realizan evaluaciones de su impacto en materia de ruido"; Cap. 6 pg. 159, 161-162, 167, 171, apartado "Garantía de Seguridad en la prestación de servicios"	
416-2	Casos de incumplimiento relativos a los impactos en la salud y seguridad de las categorías de productos y servicios		3, 16	Cap. 6 pg. 186, apartado "Mecanismos de reclamación".	
GRI 417: Marketing y etiquetado 2016		**Temas materiales: Orientación al cliente, Gestión excelente**			
417-1	Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios		12, 16	Cap. 6 pg. 182-184 apartado "Comunicación y evaluación de la satisfacción del cliente"	
417-2	Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios		16	Cap. 6 pg. 186 apartado "Mecanismos de reclamación"	
417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing		16	Cap. 6 pg. 186 apartado "Mecanismos de reclamación"	
GRI 418: Privacidad del cliente 2016		**Temas materiales: Orientación al cliente, Gestión excelente, Salud y Seguridad**			
418-1	Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	1	16	Cap. 6 pg. 16, 186 apartado "Mecanismos de reclamación"	
GRI 419: Cumplimiento socioeconómico 2016		**Temas materiales: Un actor que genera valor a la comunidad, Cultura profesional basada en el talento y el compromiso, Exigencias y restricciones derivadas del marco regulatorio, Gestión excelente, Transparencia, Aena agente global**			
419-1	Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico		16	Al cierre de este informe, Aena no ha tenido conocimiento de incumplimientos significativos de la legislación y la normativa social y económica	

OMISIONES:
(1) Esta información se ampliará en futuros informes.
(2) Los servicios que ofrece Aena no conllevan un consumo energético por parte del usuario final.
(3) Las emisiones directas de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO) no son significativas, al igual que las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOX) y de óxidos de azufre (SOX). La calidad del aire se controla mediante mediciones de inmisión, no pudiendo discernir qué cantidad de contaminantes proceden de forma directa de las actividades de Aena.
(4) No se facilita en este informe el dato de bajas distintas de los despidos. Se facilitará en próximos informes.

4. Índice de contenidos Sustainability Accounting Standards Board (SASB)

El Sustainability Accounting Standard (SASB) es una organización sin ánimo de lucro, basada en Estados Unidos, cuya misión es ayudar a las empresas de todo el mundo a identificar, gestionar, y reportar los temas de sostenibilidad más relevantes para los inversores.

Con el objetivo de profundizar en su vocación de transparencia hacia todos los grupos de interés, por primer año, Aena ha ampliado su marco de reporting de sostenibilidad al adoptar el estándar de reporte de SASB, en un intento de cuantificar su creación de valor y sus impactos sobre el entorno.

Debido a la heterogeneidad de las actividades enmarcadas en su modelo de negocio, Aena ha considerado en este primer ejercicio de adaptación, además de los indicadores del sector al que pertenece (*Professional and commercial services*), los de los sectores *Air Freight & Logistics* y *Real Estate* que complementan el conjunto de actividades que lleva a cabo la Compañía. Como resultado del análisis de los indicadores asociados a las tres industrias y su relación con la actividad de Aena, se han seleccionado solo los indicadores del marco de SASB que son materiales y/o aplican para Aena te-niendo en cuenta su actividad ordinaria.

A continuación se detallan dichos indicadores:

Asuntos Sector de servicios profesionales y comerciales	Nº indicador	Descripción	Página/Sección
Seguridad de la información	SV-PS-230a.1	Enfoque para identificar y gestionar los riesgos en materia de seguridad de la información	Cap. 1, pg. 25-28, apartado "Protección de datos" Cap. 6, pg. 170, apartado "Ciberseguridad o seguridad de la información"
	SV-PS-230a.2	Políticas y prácticas relativas a la captación, uso y retención de datos de clientes	Cap. 1, pg. 26-27, apartado "Protección de datos"
	SV-PS-230a.3	1. Brechas de seguridad de la información detectadas 2. Porcentaje que ha implicado a datos confidenciales de clientes. Nº de clientes afectados	Cap. 1, pg. 28, apartado "Protección de datos"
Empleados: Diversidad y compromiso	SV-PS-330a.1	Porcentaje de representación de género y grupo racial/étnico para (1) la alta dirección y (2) resto de empleados	Cap. 5, pg. 127-133, apartado "Diversidad y no discriminación"
	SV-PS-330a.2	Tasa de rotación voluntaria e involuntaria	Cap.5, pg. 114, apartado "Empleo, igualdad y diversidad"
Integridad profesional	SV-PS-510a.1	Enfoque para garantizar la integridad profesional	Cap. 1, pg. 13-24, apartado "Cultura y ética corporativa"

	SV-PS-510a.2	Pérdidas monetarias como resultado de procesos legales asociados a la integridad profesional	0 € Cap. 1, pg. 23, apartado "Política contra la corrupción y el fraude"
Logística y servicios de transporte aéreo de mercancías	**Nº indicador**	**Descripción**	**Página/Sección**
Emisiones de gases con efecto invernadero	TR-AF-110a.1	Emisiones brutas de alcance 1	Cap. 2, pg. 50, 51, apartado "Huella de carbono"
	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, pg. 37, 41, 42, apartado "Políticas, estrategia y objetivos"; 47 y 50, apartado "Aena frente a la emergencia climática"
Calidad del aire	TR-AF-120a.1	Emisiones a la atmósfera de NOx, SOx y PM10	Cap. 2, pg. 59, apartado "Contaminación atmosférica"
Salud y seguridad de los empleados	TR-AF-320a.1	Tasa total de incidentes registrables; Tasa de fallecimientos	Cap. 5, pg. 149-150, apartado "Notificación, registro e investigación de la accidentalidad"
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 operacional	Cap. 6, pg. 160-165, apartado "Seguridad Operacional"
Real Estate	**Nº indicador**	**Descripción**	**Página/Sección**
Gestión energética	IF-RE-130a.2	Energía total consumida en la cartera de propiedades	Cap. 2, pg. 56, apartado "Principales indicadores"
Gestión del agua	IF-RE-140a.2	Agua captada total, por áreas de actividad que cuenten con datos	Cap. 2, pg. 70, apartado "Agua"
	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, pg 66-69. Acciones a realizar previstas en el marco del Plan Estratégico de Aena para la Gestión del Agua, publicado en febrero de 2020.
Servicios de sostenibilidad	IF-RS-410a.3	Argumentación sobre el enfoque de la medición, los incentivos y la mejora de los impactos de sostenibilidad de los arrendatarios	Cap. 2, pg. 45-46, apartado "Arrendamientos verdes y cadena de valor" Cap. 4, pg. 102-103, apartado "Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación"
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, pg. 34-35, apartado "Riesgos y oportunidades ambientales"

Informe de verificación Externa

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 2020

Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
www.deloitte.es

INFORME DE VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO DE AENA S.M.E., S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES DEL EJERCICIO 2020

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 Estado de Información No Financiera consolidado adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2020, de AENA S.M.E., S.A. y sociedades dependientes (en adelante "el Grupo"), que forma parte del Informe de Gestión Consolidado del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera 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 la tabla "Índice de contenidos Ley 11/2018" incluida en el EINF.

Responsabilidad de los Administradores

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión Consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de AENA S.M.E., S.A. El EINF 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 a lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de contenidos Ley 11/2018" del citado EINF.

Esta responsabilidad incluye, asimismo, el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los Administradores de AENA S.M.E., S.A. 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 EINF.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (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 Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias 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 EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF 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 EINF del ejercicio 2020 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el EINF, considerando los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2020.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales descritos en el EINF del ejercicio 2020.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2020 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.

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 el 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 2020 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 citado 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

23 de febrero de 2021

INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

DELOITTE, S.L.

2021 Núm. 01/21/01931

30,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:

Informe sobre trabajos distintos a la auditoría de cuentas

Informe de Gobierno Corporativo | 2020

Resumen Ejecutivo

RESUMEN DEL INFORME DE GOBIERNO CORPORATIVO 2020

Informe aprobado por todos los consejeros de Aena a fecha 23 de febrero de 2021

Estructura de la propiedad

Capital

Accionistas

Participaciones significativas

Relación con los consejeros

Pactos parasociales

Participaciones de control

Autocartera

Capital flotante

Otros mercados

El capital social está representado por **150.000.000 acciones con un valor nominal de 10€.**

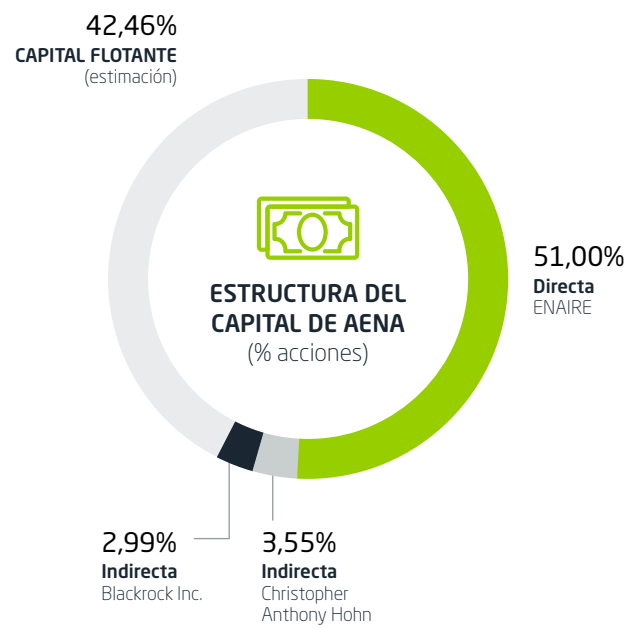
No existen distintas clases de acciones con diferentes derechos asociados.

No existe restricción alguna a la transmisibilidad de valores y/o cualquier restricción al derecho de voto.

Aena no dispone de autocartera, si bien, la Junta General de Accionista de 2020 autorizó la adquisición derivativa de sus propias acciones en los términos que allí se pactaron.

No se han comunicado pactos parasociales que afecten a la Sociedad según lo establecido en los artículos 530 y 531 de la Ley de Sociedades de Capital.

La Sociedad no ha emitido valores que no se negocien en un mercado regulado de la Unión Europea.



Junta General

RÉGIMEN

La regulación de la Junta General de Accionistas de Aena se rige por lo establecido en la Ley de Sociedades de Capital en cuanto al quorum de constitución de la Junta así como a las mayorías exigidas para la adopción de los acuerdos sociales.

NORMAS MODIFICACIÓN DE ESTATUTOS

La modificación de los Estatutos Sociales se regula en los artículos 14.(iv), 17.4, 25.5 y 27.2 de los Estatutos Sociales y 8.(iv), 13.3, 42.2 y 43.3 del Reglamento de la Junta General de Accionistas. El régimen contenido en dichos artículos replica el establecido por la Ley de Sociedades de Capital.

ASUNTOS APROBADOS

Todos los puntos del Orden del Día fueron aprobados por la Junta General de Accionistas.

SITIO WEB

↗ http://www.aena.es/csee/Satellite/Accionistas/es/Page/1237573069075/1237568522634/Juntas-de-Accionistas.html

85,18%

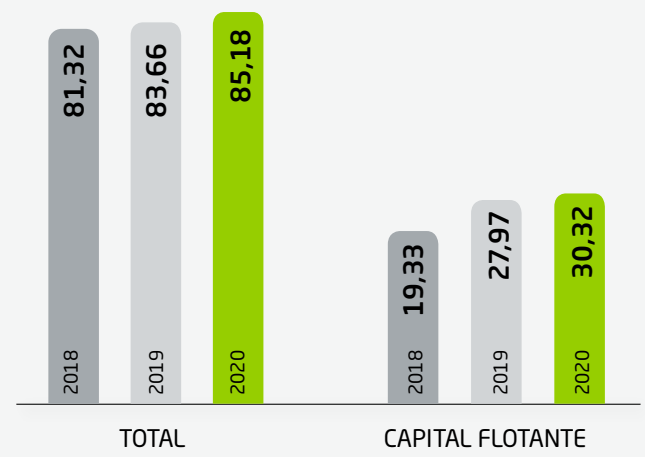
ASISTENCIA PRESENTE, REPRESENTADA O A DISTANCIA

Debido a la crisis provocada por el covid-19 este año la Junta General de Accionistas se celebró de manera exclusivamente telemática, con la única asistencia física del Presidente y del Secretario del Consejo de Administración.

51,19%

VOTO A DISTANCIA

% Representado en juntas de los 3 últimos años



Todos los puntos del orden del día fueron aprobados por los accionistas en la Junta General celebrada.
No existen restricciones estatutarias que establezcan un número mínimo de acciones necesarias para asistir a la Junta General, o para votar a distancia.

Estructura de la administración de la Sociedad

Consejo

Integrantes y régimen

Remuneraciones

Selección, nombramiento, reelección y remoción

Evaluación anual

Comisiones

Funciones

Miembros

Procedimientos y reglas

15
CONSEJEROS
el número máximo previsto en los Estatutos

2
CONSEJEROS EJECUTIVOS
13,33% del total

7
CONSEJEROS DOMINICALES
46,6% del total
3 mujeres

6
CONSEJEROS INDEPENDIENTES
40% del total
2 mujeres

5
TOTAL MUJERES
en el Consejo
33,33% del total

En febrero de 2016 se aprobó la Política de Selección de Candidatos a Consejeros, que ha sido modificada por última vez en diciembre de 2020 para adaptarla a las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas de la CNMV.

El Reglamento del Consejo, en sus artículos 26.3 y 29.1 (xii) establece el número máximo de Consejos de Administración a los que pueden pertenecer los consejeros.

La Comisión de Auditoría y la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo están ambas formadas por una mayoría de Consejeros Independientes.

En el Consejo de Administración, en su sesión celebrada en diciembre de 2020 acordó llevar a cabo la revisión de la normativa interna de la Sociedad para completar la adopción de las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades cotizadas de la CNMV.

En enero de 2021 se ha modificado el Reglamento del Consejo de Administración para llevar a cabo dicha adaptación.

315.000€
Remuneración devengada en el ejercicio a favor del Consejo de Administración

1.236.000€
Remuneración total alta dirección

No se establecen límites de edad

No se ha cambiado el auditor externo

Operaciones vinculadas y operaciones intragrupo

Procedimiento

El artículo 5.4.(xx) del Reglamento del Consejo de Administración reserva al Consejo de Administración la competencia en este ámbito.

Órganos competentes

Además de lo establecido en el Reglamento del Consejo existe un **"Procedimiento de Operaciones vinculadas de Aena S.M.E., S.A."**.

Operaciones significativas

Las situaciones de conflicto de interés que puedan afectar a los consejeros de la sociedad están reguladas en el artículo 29 del Reglamento del Consejo de Administración.

Conflictos de interés

OPERACIONES DESTACADAS EN 2020

Parte vinculada	Sociedad o entidad de su grupo	Concepto	Importe (miles €)
ENAIRE	Aena S.M.E., S.A.	Recepción de servicios	**113.346**
ENAIRE	Aena S.M.E., S.A.	Prestación de servicios	**495.000**
ENAIRE	Aena S.M.E., S.A.	Acuerdos de financiación: préstamos	**37.688**
ENAIRE	Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A.	Prestación de servicios	**937**
ENAIRE	Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.	Recepción de servicios	**293**
INECO	Aena S.M.E., S.A. y Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A.	Recepción de servicios	**6.042**
ISDEFE	Aena S.M.E., S.A.	Recepción de servicios	**3.669**
AEMET	Aena S.M.E., S.A. y Aena Sociedad Concesionario Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A.	Recepción de servicios	**11.033**
SENASA	Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A.	Recepción de servicios	**1.210**
AMP	Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A.	Prestación de servicios	**4.023**
CSIC	Aena S.M.E., S.A.	Donación para la investigación del Covid-19	**2.000**

Sistemas de control y gestion de riesgos

Alcance del Sistema

Órganos responsables

Principales riesgos

Umbrales

Riesgos materializados

Planes de respuesta

Aena tiene implantado un Sistema de Control y Gestión de Riesgos (en lo sucesivo, el Sistema de Gestión de Riesgos o el Sistema) que identifica y prioriza en función de su impacto los riesgos estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales, de cumplimiento (incluyendo los de la normativa fiscal) y de información.

Este Sistema desarrolla los principios definidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos aprobada por el Consejo de Administración de Aena y cuya última actualización fue realizada en diciembre de 2020.

Fases

1. Identificación de riesgos (estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales, de cumplimiento y de información.)
2. Evaluación de riesgos
3. Gestión de riesgos
4. Reporte y monitorización de los riesgos
5. Actualización de riesgos
6. Supervisión del sistema de control y gestión de riesgos

Responsables

1. Consejo de Administración: responsable último de la existencia y funcionamiento de un sistema de gestión de riesgos adecuado y efectivo.
2. Comisión de Auditoría: supervisa y evalúa el Sistema de Gestión de Riesgos.
3. Direcciones Corporativas: identifican y evalúan los riesgos que están bajo su área de responsabilidad, así como las actividades mitigadoras.

La Dirección de Auditoría Interna asiste a la Comisión de Auditoría asegurando el buen funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos y consolidando los riesgos reportados por las diferentes Direcciones.

Principales riesgos

- Covid-19.
- Negocio aeronáutico.
- Brexit.
- Actividad comercial
- Normativa de derecho público y privado.
- Regulación aeronáutica.
- Ciberseguridad.
- Cambio climático.
- Dependencia de terceros.
- Seguridad operacional.
- Innovación
- Calidad del servicio.
- Actividad internacional.
- Cumplimiento normativo.
- Planificación y ejecución de inversiones.
- Financieros.

Umbrales

El Sistema de Gestión de Riesgos de Aena establece que cada riesgo tenga asociados indicadores clave de seguimiento, para los cuales se determinan umbrales de tolerancia (límites máximos y/o mínimos aceptados por cada indicador) con el objetivo de mantener el impacto o la probabilidad de ocurrencia del riesgo en los niveles definidos como aceptables.

Principales riesgos materializados

Covid-19 y Brexit. Los sistemas de control, políticas y procedimientos establecidos por la Sociedad han permitido gestionar los riesgos de forma adecuada.

Planes de respuesta

El Sistema de Gestión de Riesgos de Aena integra los planes de respuesta al riesgo identificando las actividades mitigadoras, planes de acción y planes de contingencia, a partir de su valoración o nivel de criticidad.

Sistemas internos de control y gestión de riesgos en relación con el proceso de emisión de la información financiera (SCIIF)

Entorno de control de la entidad: responsables, procedimientos, códigos

Evaluación de riesgos: sistema, procedimientos, responsables

Actividades de control: evaluación de la información financiera, políticas y procedimientos de control interno

Información y comunicación: funciones y mecanismos

Supervisión del funcionamiento del sistema

Informe del auditor externo

El **Sistema de Control Interno de la Información Financiera** (en adelante, SCIIF) de Aena es un proceso diseñado para proporcionar una seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera y, específicamente, de las Cuentas Anuales de acuerdo con los principios contables generalmente aceptados.

Participan: Consejo de Administración, Comisión de Auditoría, Dir. Económico-Financiera, Dir. de Auditoría Interna.

Las líneas de responsabilidad, dependencias jerárquicas y funciones de cada uno de los puestos de trabajo se encuentran definidas en los Manuales de Organización de cada Dirección.

El Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento, dependiente del Consejo de Administración, se constituyó con poderes autónomos de iniciativa y control sobre todas las áreas de la Sociedad, con funciones de vigilancia y supervisión del Sistema de Cumplimiento Normativo General de la Compañía.

El Código de Conducta de Aena establece que toda la información financiera, así como la no financiera, se deberá elaborar con fiabilidad y rigor, asegurándose de que dicha información sea completa y veraz.

En cuanto a la **evaluación de los riesgos** de la información financiera, Aena tiene documentados todos los procesos SCIIF relacionados con las transacciones, las cuentas contables y cualquier otra información financiera asociada a riesgos que puedan suponer un error material.

Respecto a las **actividades de control,** la Compañía dispone de un Manual de Políticas Contables que incorpora las nuevas NIIF aplicables en 2020. Este Manual se distribuye a todas las filiales del Grupo Aena con las instrucciones de cierre y reporte para la posterior consolidación de la información financiera.

En el entorno de los Sistemas de Información, Aena dispone de las políticas y procedimientos necesarios para cubrir los riesgos de dicho entorno que puedan afectar al proceso de elaboración de la información financiera, y obtener una seguridad razonable sobre el funcionamiento del SCIIF.

Respecto a la **información y comunicación**, la Dirección Económico-Financiera es la encargada de la elaboración, implantación, comunicación y actualización de las políticas contables del Grupo. Asimismo, supervisa de forma centralizada la consolidación de la información financiera.

La Comisión de Auditoría ha desarrollado en este año diversas actividades en relación con **la supervisión del SCIIF**. La Dirección de Auditoría Interna, con funciones asociadas con la supervisión del Sistema de Control Interno, ha llevado a cabo revisiones del diseño, funcionamiento efectivo y adecuada documentación de los controles claves transaccionales y de supervisión, y de los controles generales sobre las principales aplicaciones informáticas intervinientes en la elaboración de la información financiera.

En opinión del auditor externo, el Grupo mantiene, en todos los aspectos significativos, un sistema de control interno eficaz sobre la información financiera a 31 diciembre de 2020.

Grado de seguimiento de las recomendaciones de Gobierno Corporativo

AENA CUMPLE

Aena cumple con la mayoría de las Recomendaciones de Gobierno Corporativo.

AENA EXPLICA

En materia de retribuciones, Aena está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida en el RD-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Otras informaciones de interés

Se completa información referida a:

Aena está adherida al Código de Buenas Prácticas Tributarias desarrollado por la Agencia Tributaria y el Foro de Grandes Empresas y comunicado a dicha Agencia el 11 de abril de 2017. Este Código tiene como objetivo reforzar la transparencia y la cooperación en la práctica fiscal de la Compañía, así como aumentar la seguridad jurídica en la interpretación de las normas tributarias.

En la sesión del Consejo de Administración celebrada el 26 de enero de 2021, se aprobó la modificación del Reglamento del Consejo de Administración para adaptarlo a las nuevas recomendaciones del nuevo Código de Buen Gobierno. En particular, el Consejo de Administración aprobó por unanimidad la modificación del artículo 5 (Funciones Generales del Consejo de Administración), artículo 13 (Dimisión, separación y cese), artículo 23 (Comisión de Auditoría), artículo 24 (Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo), artículo 33 (Informe anual de gobierno corporativo) y artículo 34 (Informe anual sobre remuneraciones de los Consejeros) del Reglamento del Consejo de Administración.

Anexos

ANEXO I: Estados financieros consolidados

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019

Miles de euros	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
ACTIVOS		
ACTIVOS NO CORRIENTES	**13.537.000**	**14.137.801**
INMOVILIZADO MATERIAL	12.331.677	12.670.706
ACTIVOS INTANGIBLES	702.306	1.009.244
INVERSIONES INMOBILIARIAS	139.176	140.928
ACTIVO POR DERECHO DE USO	35.029	61.725
INVERSIONES EN EMPRESAS ASOCIADAS Y CON CONTROL CONJUNTO	57.220	63.783
OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	90.986	80.123
ACTIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS	24.043	4.363
OTRAS CUENTAS A COBRAR	156.563	106.929
ACTIVOS CORRIENTES	**2.126.087**	**752.742**
EXISTENCIAS	6.516	6.841
CLIENTES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR	894.693	505.304
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	1.224.878	240.597
TOTAL ACTIVOS	**15.663.087**	**14.890.543**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
PATRIMONIO NETO	**6.064.983**	**6.381.876**
CAPITAL ORDINARIO	1.500.000	1.500.000
PRIMA DE EMISIÓN	1.100.868	1.100.868
GANANCIAS/(PÉRDIDAS) ACUMULADAS	3.811.411	3.938.336
DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN ACUMULADAS	-181.671	-21.575
OTRAS RESERVAS	-111.595	-111.827
PARTICIPACIONES NO DOMINANTES	-54.030	-23.926
PASIVOS		
PASIVOS NO CORRIENTES	**7.819.768**	**6.428.152**
DEUDA FINANCIERA	7.116.554	5.675.036
INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS	101.656	95.672
SUBVENCIONES	425.917	461.690
PRESTACIONES A LOS EMPLEADOS	35.943	44.639
PROVISIONES PARA OTROS PASIVOS Y GASTOS	69.796	77.267
PASIVOS POR IMPUESTOS DIFERIDOS	54.975	58.386
OTROS PASIVOS A LARGO PLAZO	14.927	15.462
PASIVOS CORRIENTES	**1.778.336**	**2.080.515**
DEUDA FINANCIERA	1.139.248	1.238.403
INSTRUMENTOS FINANCIEROS DERIVADOS	31.645	31.662
PROVEEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	517.855	679.879
PASIVOS POR IMPUESTO CORRIENTE	217	10.165
SUBVENCIONES	34.711	35.652
PROVISIONES PARA OTROS PASIVOS Y GASTOS	54.660	84.754
TOTAL PASIVOS	**9.598.104**	**8.508.667**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVOS	**15.663.087**	**14.890.543**

Cuenta de resultados consolidada del período terminado el 31 de diciembre de 2020 y 2019

Miles de euros	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
ACTIVIDADES CONTINUADAS		
INGRESOS ORDINARIOS	2.180.616	4.443.560
OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	9.662	10.067
TRABAJOS REALIZADOS POR LA EMPRESA PARA SU ACTIVO	5.285	5.261
APROVISIONAMIENTOS	-153.987	-170.542
GASTOS DE PERSONAL	-456.876	-456.173
PÉRDIDAS, DETERIORO Y VARIACIÓN DE PROVISIONES POR OPERACIONES COMERCIALES	-22.649	-13.809
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-722.427	-1.075.321
AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO	-806.863	-788.969
IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES DE INMOVILIZADO NO FINANCIERO Y OTRAS	36.746	39.655
EXCESOS DE PROVISIONES	10.465	4.710
DETERIORO DE INMOVILIZADO	-108.809	-
RESULTADO POR ENAJENACIONES DE INMOVILIZADO	-5.115	-9.396
OTRAS GANANCIAS / (PÉRDIDAS) - NETAS	-58.340	-11.764
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-92.292	**1.977.279**
INGRESOS FINANCIEROS	2.006	4.569
GASTOS FINANCIEROS	-116.239	-124.786
OTROS INGRESOS/(GASTOS) FINANCIEROS - NETOS	-7.178	3.341
GASTOS FINANCIEROS - NETOS	-121.411	**-116.876**
PARTICIPACIÓN EN EL RESULTADO DE ASOCIADAS	1.070	22.446
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-212.633	**1.882.849**
IMPUESTO SOBRE LAS GANANCIAS	51.885	-437.174
RESULTADO DEL PERÍODO CONSOLIDADO	-160.748	**1.445.675**
RESULTADO DEL PERÍODO ATRIBUIBLE A PARTICIPACIONES NO DOMINANTES	-33.962	**3.653**
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA DOMINANTE	-126.786	**1.442.022**
RESULTADOS POR ACCIÓN (EUROS POR ACCIÓN)		
RESULTADOS BÁSICOS POR ACCIÓN PARA EL RESULTADO DEL EJERCICIO	-0,85	9,61
RESULTADOS DILUIDOS POR ACCIÓN PARA EL RESULTADO DEL EJERCICIO	-0,85	9,61

Estado de flujos de efectivo consolidado del período terminado el 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre de 2019

Miles de euros	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	**-212.633**	**1.882.849**
AJUSTES POR:	**1.035.340**	**909.616**
DEPRECIACIÓN Y AMORTIZACIÓN	806.863	788.969
CORRECCIONES VALORATIVAS POR DETERIORO	22.649	13.809
VARIACIÓN DE PROVISIONES	13.056	47.202
DETERIORO DE INMOVILIZADO	108.809	-
IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES	-36.746	-39.655
(BENEFICIO)/PÉRDIDA POR BAJAS DE INMOVILIZADO	5.115	9.396
(BENEFICIO)/PÉRDIDA POR BAJAS DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	-42	-
CORRECCIONES VALORATIVAS POR DETERIORO DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	1.357	-863
INGRESOS FINANCIEROS	-2.006	-4.569
GASTOS FINANCIEROS	84.380	91.087
DIFERENCIAS DE CAMBIO	5.863	-2.478
GASTOS FINANCIEROS LIQUIDACIÓN DE DERIVADOS FINANCIEROS	31.859	33.699
OTROS INGRESOS Y GASTOS	-4.747	-4.535
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS (PÉRDIDAS) ENTIDADES VALORADAS POR EL MÉTODO DE LA PARTICIPACIÓN	-1.070	-22.446
VARIACIONES EN CAPITAL CIRCULANTE:	**-561.888**	**-140.604**
EXISTENCIAS	288	450
DEUDORES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR	-383.543	-64.320
OTROS ACTIVOS CORRIENTES	-23.576	6.292
ACREEDORES Y OTRAS CUENTAS A PAGAR	-121.643	-18.702
OTROS PASIVOS CORRIENTES	-31.846	-62.974
OTROS ACTIVOS Y PASIVOS NO CORRIENTES	-1.568	-1.350
OTRO EFECTIVO GENERADO POR LAS OPERACIONES	**-114.576**	**-537.518**
INTERESES PAGADOS	-94.742	-102.266
COBROS DE INTERESES	692	1418
IMPUESTOS PAGADOS	-20.076	-437.470
OTROS COBROS (PAGOS)	-450	800
EFECTIVO NETO GENERADO POR ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN	**146.243**	**2.114.343**
FLUJOS DE EFECTIVO DE ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		
ADQUISICIONES DE INMOVILIZADO MATERIAL	-469776	-480.335
ADQUISICIONES DE ACTIVOS INTANGIBLES	-33346	-544.421
ADQUISICIONES DE INVERSIONES INMOBILIARIAS	-76	-7.660
PAGOS POR ADQUISICIONES DE OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	-34.867	-8.561
COBROS POR DESINVERSIONES/PRÉSTAMOS A EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOCIADAS	-	5.658
COBROS POR DESINVERSIONES INMOVILIZADO MATERIAL	-	347
COBROS POR DESINVERSIONES INMOVILIZADO INTANGIBLE	469	-
COBROS OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	2.478	2.149
DIVIDENDOS RECIBIDOS	417	23.245
EFECTIVO NETO UTILIZADO EN ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	**-534.701**	**-1.009.578**

Continúa en la siguiente página

Viene de la anterior página

Miles de euros	31 de diciembre de 2020	31 de diciembre de 2019
FLUJOS DE EFECTIVO DE ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		
COBROS DE SUBVENCIONES	192	6.453
EMISIÓN DE DEUDA	2.877.837	801.139
OTROS COBROS	14.085	61.314
DEVOLUCIÓN DE OBLIGACIONES Y VALORES SIMILARES	-104.000	-
DEVOLUCIONES DE DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	-741.000	-650.000
DEVOLUCIONES DE FINANCIACIÓN DEL GRUPO	-633.619	-633.744
PAGOS DE PASIVOS POR ARRENDAMIENTOS	-5.807	-7.178
DIVIDENDOS PAGADOS	-	-1.051.230
OTROS PAGOS	-26.077	-41.380
EFECTIVO NETO GENERADO/(UTILIZADO) EN ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	**1.381.611**	**-1.514.626**
EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO	**-8.872**	**-922**
(DISMINUCIÓN)/AUMENTO NETO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO	984.281	-410.783
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL INICIO DEL EJERCICIO	**240.597**	**651.380**
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	**1.224.878**	**240.597**

ANEXO II: Resumen de comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN		DESCRIPCIÓN
165	21/02/2020	OIR	Otra Información Relevante	Convocatoria presentación resultados 2019
32	25/02/2020	IP	Sobre resultados - Sobre planes estratégicos y previsiones	Presentación de resultados 2019 y estimaciones para el año 2020
33	25/02/2020	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones	La Sociedad comunica la revisión de la previsión de tráfico de pasajeros para el año 2020
271	25/02/2020	OIR	Otra Información Relevante - Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas	La sociedad remite información financiera del segundo semestre de 2019
275	25/02/2020	OIR	Otra información relevante - Sobre negocio y situación financiera	Propuesta dividendo correspondiente al ejercicio 2019
278	25/02/2020	OIR	Otra Información Relevante - Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2019
280	25/02/2020	OIR	Otra Información Relevante - Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2019
281	25/02/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
418	27/02/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas
905	12/03/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica el Complemento de Convocatoria de la Junta General de Accionistas presentado por TCI Luxembourg S.à.r.L y Talos Capital Designated Activity Company
978	13/03/2020	OIR	Otra Información Relevante	Se adjunta nota de prensa sobre tráfico
1137	23/03/2020	OIR	Otra Información Relevante	Se adjunta nota de prensa sobre reorganización de instalaciones en la red de aeropuertos
1159	24/03/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La compañía comunica que el Consejo de Administración de Aena ha acordado la desconvocatoria de la Junta General de Accionistas
118	26/03/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera	Comunicación de efectos Covid-19 en la Compañía
133	31/03/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias	La Sociedad comunica la calificación crediticia otorgada por la agencia de calificación Moody's Investors Service
136	01/04/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera	Plan de contingencia. Financiación adicional Covid-19
137	02/04/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera	Comunicación sobre la no aplicación del artículo 49 del RDL 11/2020 a la Compañía
148	04/04/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias	La Sociedad comunica la calificación crediticia mantenida por la agencia de calificación Fitch Ratings
1472	09/04/2020	OIR	Otra información relevante	Se adjunta nota de prensa sobre tráfico del mes de marzo 2020
1660	21/04/2020	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al 1T 2020
191	28/04/2020	IP	Sobre resultados	La sociedad remite información sobre los resultados del primer trimestre de 2020
192	28/04/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera	Contratos comerciales
193	28/04/2020	IP	Sobre resultados	La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer trimestre de 2020
1811	28/04/2020	OIR	Declaración Intermedia de Gestión	La sociedad remite declaración intermedia de gestión del primer trimestre de 2020
1848	29/04/2020	OIR	Declaración Intermedia de Gestión	La sociedad remite una ampliación/modificación de la declaración intermedia de gestión del primer trimestre de 2020 registrada con anterioridad
220	06/05/2020	IP	Sobre negocio y situación financiera	Plan de contingencia. Financiación adicional Covid-19
298	24/06/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service ha confirmado la calificación a largo plazo de emisor de AENA S.M.E., S.A.
308	30/06/2020	IP	Sobre resultados	La sociedad comunica la nueva Propuesta de Aplicación del Resultado
3089	30/06/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas
3091	30/06/2020	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica la propuesta de nombramiento de nuevos consejeros
3132	02/07/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas
3496	21/07/2020	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2020
366	28/07/2020	IP	Sobre resultados	Presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2020
3689	28/07/2020	OIR	Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas	La sociedad remite información financiera del primer semestre de 2020
432	28/08/2020	IP	Sobre calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Fitch Ratings ha confirmado la calificación a largo plazo de emisor "A" de AENA S.M.E., S.A. y ha revisado la perspectiva desde estable a negativa. Asimismo, ha confirmado la calificación a corto plazo "F1".
4944	09/10/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La sociedad comunica el Complemento de Convocatoria de la Junta General de Accionistas solicitado por TCI Luxembourg S.à.r.L y CIFF Capital UK LP.
4996	14/10/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La sociedad comunica que el Consejo de Administración ha acordado que la celebración de la Junta General de Accionistas será exclusivamente telemática
5132	21/10/2020	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados al período de 9 meses finalizado el 30 de septiembre de 2020
5274	28/10/2020	OIR	Declaración Intermedia de Gestión	La sociedad remite declaración intermedia de gestión del tercer trimestre de 2020
5335	28/10/2020	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La sociedad remite comunicado ante la publicación en prensa en el día de hoy de las estimaciones económico-financieras para los años 2020 y 2021.
5370	29/10/2020	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas
5371	29/10/2020	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración
6023	03/12/2020	OIR	Sobre instrumentos financieros	La Compañía ha obtenido dispensas temporales de cumplimiento ("waivers") de las ratios establecidas en los vigentes contratos de financiación con diferentes entidades financieras.
6351	22/12/2020		Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y sus Comisiones
6351	22/12/2020	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración y sus Comisiones

IP-Información Privilegiada
OIR-Otra información relevante

ANEXO III

INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO

DATOS IDENTIFICATIVOS DEL EMISOR

Fecha fin del ejercicio de referencia:	31/12/2020
CIF:	A86212420

Denominación Social:

AENA, S.M.E., S.A.

Domicilio social:

PEONÍAS, 12 MADRID

A. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

A.1. Complete el siguiente cuadro sobre el capital social de la sociedad:

Fecha de última modificación	Capital social (€)	Número de acciones	Número de derechos de voto
11/02/2015	1.500.000.000,00	150.000.000	150.000.000

Indique si existen distintas clases de acciones con diferentes derechos asociados:

[ ] Sí

[√] No

A.2. Detalle los titulares directos e indirectos de participaciones significativas a la fecha de cierre del ejercicio, excluidos los consejeros:

Nombre o denominación social del accionista	% derechos de voto atribuidos a las acciones		% derechos de voto a través de instrumentos financieros		% total de derechos de voto
	Directo	Indirecto	Directo	Indirecto	
ENAIRE	51,00	0,00	0,00	0,00	51,00
CHRISTOPHER ANTHONY HOHN	0,00	3,55	0,00	3,61	7,16
BLACKROCK, INC.	0,00	2,99	0,00	0,25	3,24

Detalle de la participación indirecta:

Nombre o denominación social del titular indirecto	Nombre o denominación social del titular directo	% derechos de voto atribuidos a las acciones	% derechos de voto a través de instrumentos financieros	% total de derechos de voto
CHRISTOPHER ANTHONY HOHN	THE CHILDRENS INVESTMENT MASTER FUND	0,00	3,61	3,61
CHRISTOPHER ANTHONY HOHN	TCI LUXEMBOURG, S.A.R.L.	2,33	0,00	2,33
BLACKROCK, INC.	VARIAS ENTIDADES GESTIONADAS POR BLACKROCK	2,75	0,25	3,00
CHRISTOPHER ANTHONY HOHN	CIIF CAPITAL UK LP	1,22	0,00	1,22

Indique los movimientos en la estructura accionarial más significativos acontecidos durante el ejercicio:

Movimientos más significativos
BLACKROCK INC. 03/03/2020 Descenso de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 04/03/2020 Aumento de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 09/03/2020 Descenso de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 09/07/2020 Aumento de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 16/07/2020 Descenso de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 20/07/2020 Aumento de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 30/07/2020 Descenso de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 07/08/2020 Aumento de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 17/08/2020 Descenso de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 18/08/2020 Aumento de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 02/10/2020 Descenso de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 08/10/2020 Aumento de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 14/10/2020 Descenso de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 02/11/2020 Aumento de su participación en el accionariado por debajo del 3 % BLACKROCK INC. 05/11/2020 Descenso de su participación en el accionariado por debajo del 3 %

A.3. Complete los siguientes cuadros sobre los miembros del consejo de administración de la sociedad, que posean derechos de voto sobre acciones de la sociedad:

Nombre o denominación social del consejero	% derechos de voto atribuidos a las acciones		% derechos de voto a través de instrumentos financieros		% total de derechos de voto	% derechos de voto que pueden ser transmitidos a través de instrumentos financieros	
	Directo	Indirecto	Directo	Indirecto		Directo	Indirecto
DON JOSEP ANTONI DURAN I LLEIDA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TCI ADVISORY SERVICES LLP	0,00	3,55	0,00	3,61	7,16	0,00	0,00
DON FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

% total de derechos de voto en poder del consejo de administración	7,16

Detalle de la participación indirecta:

Nombre o denominación social del consejero	Nombre o denominación social del titular directo	% derechos de voto atribuidos a las acciones	% derechos de voto a través de instrumentos financieros	% total de derechos de voto	% derechos de voto que pueden ser transmitidos a través de instrumentos financieros
TCI ADVISORY SERVICES LLP	THE CHILDRENS INVESTMENT MASTER FUND	0,00	3,61	3,61	0,00
TCI ADVISORY SERVICES LLP	TCI LUXEMBOURG, S.A.R.L.	2,33	0,00	2,33	0,00
TCI ADVISORY SERVICES LLP	CIIF CAPITAL UK LP	1,22	0,00	1,22	0,00

TCI Advisory Services LLP está controlado por Christopher Anthony Hohn. The Children´s Investment Master Fund, TCI Luxembourg s.à.r.l y Talos Capital Designated Activity Company están gestionados por TCI Advisory Services LLP en virtud de contratos de inversión.
Los Consejero D. Josep Antoni Durán i Lleida y D. Javier Marín San Andrés poseen 30 y 340 acciones de Aena, lo que supone un porcentaje irrelevante de acciones de voto.

A.4. Indique, en su caso, las relaciones de índole familiar, comercial, contractual o societaria que existan entre los titulares de participaciones significativas, en la medida en que sean conocidas por la sociedad, salvo que sean escasamente relevantes o deriven del giro o tráfico comercial ordinario, excepto las que se informen en el apartado A.6:

Nombre o denominación social relacionados	Tipo de relación	Breve descripción
DON CHRISTOPHER ANTHONY HOHN, THE CHILDRENS INVESTMENT MASTER FUND	Societaria	THE CHILDREN'S INVESTMENT MASTER FUND está gestionado por TCI ADVISORY SERVICES LLP en virtud de contratos de inversión. TCI ADVISORY SERVICES LLP está controlada por Christopher A. Hohn.

A.5. Indique, en su caso, las relaciones de índole comercial, contractual o societaria que existan entre los titulares de participaciones significativas, y la sociedad y/o su grupo, salvo que sean escasamente relevantes o deriven del giro o tráfico comercial ordinario:

Nombre o denominación social relacionados	Tipo de relación	Breve descripción
ENAIRE	Societaria	ENAIRE es titular del 51 % de las acciones de AENA. También tiene relación contractual por ser titular de contratos derivados de tráfico comercial ordinario de la Sociedad.

A.6. Describa las relaciones, salvo que sean escasamente relevantes para las dos partes, que existan entre los accionistas significativos o representados en el consejo y los consejeros, o sus representantes, en el caso de administradores persona jurídica.

Explique, en su caso, cómo están representados los accionistas significativos. En concreto, se indicarán aquellos consejeros que hubieran sido nombrados en representación de accionistas significativos, aquellos cuyo nombramiento hubiera sido promovido por accionistas significativos, o que estuvieran vinculados a accionistas significativos y/o entidades de su grupo, con especificación de la naturaleza de tales relaciones de vinculación. En particular, se mencionará, en su caso, la existencia, identidad y cargo de miembros del consejo, o representantes de consejeros, de la sociedad cotizada, que sean, a su vez, miembros del órgano de administración, o sus representantes, en sociedades que ostenten participaciones significativas de la sociedad cotizada o en entidades del grupo de dichos accionistas significativos:

Nombre o denominación social del consejero o representante, vinculado	Nombre o denominación social del accionista significativo vinculado	Denominación social de la sociedad del grupo del accionista significativo	Descripción relación/cargo
DON MAURICI LUCENA BETRIU	ENAIRE	ENAIRE	Presidente y Consejero Delegado de Aena
DON ÁNGEL LUIS ARIAS SERRANO	ENAIRE	ENAIRE	Director General de Enaire
DOÑA ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA	ENAIRE	ENAIRE	Secretaria General Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Consejera de Enaire
DON FRANCISCO FERRER MORENO	ENAIRE	ENAIRE	Director del Gabinete del Secretaría de Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
DON JUAN IGNACIO DIAZ BIDART	ENAIRE	ENAIRE	Director del Gabinete de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo
DOÑA PILAR ARRANZ NOTARIO	ENAIRE	ENAIRE	Asesora del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
DOÑA MARTA BARDÓN FERNÁNDEZ-PACHECO	ENAIRE	ENAIRE	Subdirectora de Análisis Sectorial del Ministerio Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital
DON FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	ENAIRE	ENAIRE	Director General de Aeropuertos de Aena

Nombre o denominación social del consejero o representante, vinculado	Nombre o denominación social del accionista significativo vinculado	Denominación social de la sociedad del grupo del accionista significativo	Descripción relación/cargo
TCI ADVISORY SERVICES LLP	DON CHRISTOPHER ANTHONY HOHN	TCI ADVISORY SERVICES LLP	Christopher Anthony Hohn es socio y director de gestión de carteras de TCI ADVISORY SERVICES LLP.

The Children's Investment Master Fund, también accionista significativo, está gestionado por TCI ADVISORY SERVICES LLP en virtud de determinados contratos de inversion y TCI ADVISORY SERVICES LLP está controlado por Christopher Anthony Hohn

A.7. Indique si han sido comunicados a la sociedad pactos parasociales que la afecten según lo establecido en los artículos 530 y 531 de la Ley de Sociedades de Capital. En su caso, descríbalos brevemente y relacione los accionistas vinculados por el pacto:

[ ] Sí
[√] No

Indique si la sociedad conoce la existencia de acciones concertadas entre sus accionistas. En su caso, descríbalas brevemente:

[√] Sí
[ ] No

Intervinientes acción concertada	% de capital social afectado	Breve descripción del concierto	Fecha de vencimiento del concierto, si la tiene
TCI LUXEMBOURG, S.A.R.L., TCI ADVISORY SERVICES LLP, CIIF CAPITAL UK LP	3,55	TCI ADVISORY SERVICES LLP es la sociedad gestora de TCI LUXEMBOURG, S.A.R.L. y de CIFF CAPITAL UK LP, titulares de participaciones significativas de Aena y como tal tiene notificada a la CNMV la atribución de los derechos de voto de dichas sociedades.	-

En el caso de que durante el ejercicio se haya producido alguna modificación o ruptura de dichos pactos o acuerdos o acciones concertadas, indíquelo expresamente:

A.8. Indique si existe alguna persona física o jurídica que ejerza o pueda ejercer el control sobre la sociedad de acuerdo con el artículo 5 de la Ley del Mercado de Valores. En su caso, identifíquela:

[√] Sí
[ ] No

Nombre o denominación social
ENAIRE

La Entidad Pública Empresarial Enaire es el titular del 51% del capital social de AENA.

A.9. Complete los siguientes cuadros sobre la autocartera de la sociedad:

A fecha de cierre del ejercicio:

Número de acciones directas	Número de acciones indirectas(*)	% total sobre capital social
		0,00

(*) A través de:

Nombre o denominación social del titular directo de la participación	Número de acciones directas
Sin datos	

A.10. Detalle las condiciones y plazo del mandato vigente de la junta de accionistas al consejo de administración para emitir, recomprar o transmitir acciones propias:

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 29 de octubre de 2020 autorizó la adquisición derivativa de acciones de AENA, S.M.E., S.A., por parte de la propia Sociedad, o por sociedades de su grupo, al amparo de lo previsto en los artículos 146 y concordantes de la Ley de Sociedades de Capital, cumpliendo los requisitos y limitaciones establecidos en la legislación vigente en cada momento, todo ello en los términos siguientes:

- Modalidades de adquisición: Las adquisiciones podrán realizarse directamente por la Sociedad o indirectamente a través de sociedades de su grupo, y las mismas podrán formalizarse, en una o varias veces, mediante compraventa, permuta o cualquier otro negocio jurídico válido en Derecho.
- Número máximo de acciones a adquirir: El valor nominal de las acciones a adquirir, sumado, en su caso, al de las que ya se posean, directa o indirectamente, no excederá del porcentaje máximo legalmente permitido en cada momento.
- Contravalor máximo y mínimo: El precio de adquisición por acción será como mínimo el valor nominal y como máximo el de cotización en Bolsa en la fecha de adquisición.
- Duración de la autorización: Esta autorización se otorga por un plazo de cinco años.

Asimismo, y a los efectos de lo dispuesto por el párrafo segundo de la letra a) del artículo 146.1 de la Ley de Sociedades de Capital, se deja expresa constancia de que se otorga expresa autorización para la adquisición de acciones de la Sociedad por parte de cualquiera de sus filiales, en los mismos términos antes referidos.

La autorización incluye también la adquisición de acciones que, en su caso, hayan de ser entregadas directamente a los trabajadores o administradores de la Sociedad o sociedades de su grupo, o como consecuencia del ejercicio de derechos de opción de que aquellos sean titulares.

A.11. Capital flotante estimado:

	%
Capital flotante estimado	42,46

A.12. Indique si existe cualquier restricción (estatutaria, legislativa o de cualquier índole) a la transmisibilidad de valores y/o cualquier restricción al derecho de voto. En particular, se comunicará la existencia de cualquier tipo de restricciones que puedan dificultar la toma de control de la sociedad mediante la adquisición de sus acciones en el mercado, así como aquellos regímenes de autorización o comunicación previa que, sobre las adquisiciones o transmisiones de instrumentos financieros de la compañía, le sean aplicables por normativa sectorial.

[ ] Sí
[√] No

A.13. Indique si la junta general ha acordado adoptar medidas de neutralización frente a una oferta pública de adquisición en virtud de lo dispuesto en la Ley 6/2007.

[ ] Sí
[√] No

En su caso, explique las medidas aprobadas y los términos en que se producirá la ineficiencia de las restricciones:

A.14. Indique si la sociedad ha emitido valores que no se negocian en un mercado regulado de la Unión Europea.

[ ] Sí
[√] No

En su caso, indique las distintas clases de acciones y, para cada clase de acciones, los derechos y obligaciones que confiera:

B. JUNTA GENERAL

B.1. Indique y, en su caso detalle, si existen diferencias con el régimen de mínimos previsto en la Ley de Sociedades de Capital (LSC) respecto al quórum de constitución de la junta general:

[ ] Sí
[√] No

B.2. Indique y, en su caso, detalle si existen diferencias con el régimen previsto en la Ley de Sociedades de Capital (LSC) para la adopción de acuerdos sociales:

[ ] Sí
[√] No

B.3. Indique las normas aplicables a la modificación de los estatutos de la sociedad. En particular, se comunicarán las mayorías previstas para la modificación de los estatutos, así como, en su caso, las normas previstas para la tutela de los derechos de los socios en la modificación de los estatutos.

La modificación de los Estatutos Sociales se regula en los artículos 14.(iv), 17.4, 25.5 y 27.2 de los Estatutos Sociales y 8.(iv), 13.3, 42.2 y 43.3 del Reglamento de la Junta General de Accionistas. El régimen contenido en dichos artículos replica el establecido por la Ley de Sociedades de Capital.
La Junta General de Accionistas decidirá sobre los asuntos atribuidos a la misma por la Ley, por los Estatutos Sociales (art. 14) y por el Reglamento de la Junta General de Accionistas (art. 8)
Para acordar válidamente el aumento o la reducción del capital y cualquier otra modificación de los Estatutos Sociales, la emisión de obligaciones, la supresión o la limitación del derecho de adquisición preferente de nuevas acciones, así como la transformación, la fusión, la escisión o la cesión global de activo y pasivo y el traslado de domicilio al extranjero, si el capital presente o representado supera el cincuenta por ciento (50%) bastará con que el acuerdo se adopte por mayoría simple. Sin embargo, se requerirá el voto favorable de los dos tercios (2/3) del capital presente o representado en la Junta General de Accionistas cuando en segunda convocatoria concurran accionistas que representen el veinticinco por ciento (25%) o más del capital suscrito con derecho de voto sin alcanzar el cincuenta por ciento (50%) (art. 25.5 de los Estatutos Sociales y art. 43.3 del Reglamento de la Junta General de Accionistas)
Cuando la Junta General de Accionistas haya de tratar la modificación de los Estatutos Sociales, en el anuncio de convocatoria, además de las menciones que en cada caso exige la ley, se hará constar el derecho que corresponde a todos los accionistas de examinar en el domicilio social el texto íntegro de la modificación propuesta y del informe sobre la misma y de pedir la entrega o el envío gratuito de dichos documentos (art. 17.4 de los Estatutos Sociales y art. 13.3 del Reglamento de la Junta General de Accionistas).
Asimismo, en la Junta General de Accionistas deberá votarse separadamente cada artículo o grupo de artículos que no sean interdependientes (art. 27.2 de los Estatutos Sociales y 42.2 del Reglamento de la Junta General de Accionistas).

B.4. Indique los datos de asistencia en las juntas generales celebradas en el ejercicio al que se refiere el presente informe y los de los dos ejercicios anteriores:

	Datos de asistencia				
Fecha junta general	% de presencia física	% en representación	% voto a distancia		Total
			Voto electrónico	Otros	
10/04/2018	51,31	30,01	0,00	0,00	81,32
De los que Capital flotante	0,31	19,02	0,00	0,00	19,33
09/04/2019	0,36	83,30	0,00	0,00	83,66
De los que Capital flotante	0,36	27,61	0,00	0,00	27,97
29/10/2020	0,00	33,99	0,00	51,19	85,18
De los que Capital flotante	0,00	30,13	0,00	0,19	30,32

Debido a la crisis provocada por el COVID-19 este año la Junta General de Accionistas se celebró de manera exclusivamente telemática, con la única asistencia física del Presidente y del Secretario del Consejo de Administración, por lo que la presencia este año ha sido telemática en lugar de física, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19.

B.5. Indique si en las juntas generales celebradas en el ejercicio ha habido algún punto del orden del día que, por cualquier motivo, no haya sido aprobado por los accionistas:

[ ] Sí
[√] No

B.6. Indique si existe alguna restricción estatutaria que establezca un número mínimo de acciones necesarias para asistir a la junta general, o para votar a distancia:

[ ] Sí
[√] No

B.7. Indique si se ha establecido que determinadas decisiones, distintas a las establecidas por Ley, que entrañan una adquisición, enajenación, la aportación a otra sociedad de activos esenciales u otras operaciones corporativas similares, deben ser sometidas a la aprobación de la junta general de accionistas:

[ ] Sí
[√] No

B.8. Indique la dirección y modo de acceso a la página web de la sociedad a la información sobre gobierno corporativo y otra información sobre las juntas generales que deba ponerse a disposición de los accionistas a través de la página web de la Sociedad:

Página web: www.aena.es – Apartado "accionistas e inversores". Subapartado "Gobierno Corporativo".
Información sobre Gobierno Corporativo:
http://www.aena.es/csee/Satellite/Accionistas/es/Page/1237568522634//Gobierno-corporativo.html
Información a disposición de los accionistas:
http://www.aena.es/csee/Satellite/Accionistas/es/Page/1237573069075/1237568522634/

C. ESTRUCTURA DE LA ADMINISTRACION DE LA SOCIEDAD

C.1. Consejo de administración

C.1.1 Número máximo y mínimo de consejeros previstos en los estatutos sociales y el número fijado por la junta general:

Número máximo de consejeros	15
Número mínimo de consejeros	10
Número de consejeros fijado por la junta	15

C.1.2 Complete el siguiente cuadro con los miembros del consejo:

Nombre o denominación social del consejero	Representante	Categoría del consejero	Cargo en el consejo	Fecha primer nombramiento	Fecha último nombramiento	Procedimiento de elección
DON MAURICI LUCENA BETRIU		Ejecutivo	PRESIDENTE-CONSEJERO DELEGADO	16/07/2018	16/07/2018	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DOÑA LETICIA IGLESIAS HERRAIZ		Independiente	CONSEJERO	09/04/2019	09/04/2019	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DON ÁNGEL LUIS ARIAS SERRANO		Dominical	CONSEJERO	25/01/2018	25/01/2018	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DOÑA ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA		Dominical	CONSEJERO	16/07/2018	16/07/2018	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DON FRANCISCO FERRER MORENO		Dominical	CONSEJERO	16/07/2018	16/07/2018	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DON JUAN IGNACIO DIAZ BIDART		Dominical	CONSEJERO	30/10/2018	30/10/2018	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DON AMANCIO LÓPEZ SEIJAS		Independiente	CONSEJERO	03/06/2015	29/10/2020	ACUERDO JUNTA

Nombre o denominación social del consejero	Representante	Categoría del consejero	Cargo en el consejo	Fecha primer nombramiento	Fecha último nombramiento	Procedimiento de elección
						GENERAL DE ACCIONISTAS
DON JAIME TERCEIRO LOMBA		Independiente	CONSEJERO COORDINADOR INDEPENDIENTE	03/06/2015	29/10/2020	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DON JOSEP ANTONI DURAN I LLEIDA		Independiente	CONSEJERO	29/01/2019	29/01/2019	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DOÑA PILAR ARRANZ NOTARIO		Dominical	CONSEJERO	16/11/2012	09/04/2019	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DOÑA MARTA BARDÓN FERNÁNDEZ-PACHECO		Dominical	CONSEJERO	27/11/2018	27/11/2018	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
TCI ADVISORY SERVICES LLP	DON CHRISTOPHER ANTHONY HOHN	Dominical	CONSEJERO	20/01/2015	09/04/2019	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DOÑA IRENE CANO PIQUERO		Independiente	CONSEJERO	29/10/2020	29/10/2020	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DON FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS		Ejecutivo	CONSEJERO	29/10/2020	29/10/2020	ACUERDO JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS
DON JUAN RÍO CORTÉS		Independiente	CONSEJERO	22/12/2020	22/12/2020	COOPTACION

Número total de consejeros	15

Indique los ceses que, ya sea por dimisión o por acuerdo de la junta general, se hayan producido en el consejo de administración durante el periodo sujeto a información:

Nombre o denominación social del consejero	Categoría del consejero en el momento del cese	Fecha del último nombramiento	Fecha de baja	Comisiones especializadas de las que era miembro	Indique si el cese se ha producido antes del fin del mandato
DON JOSE LUIS BONET FERRER	Independiente	03/06/2015	29/10/2020	Comisión de Auditoría	NO
DON FRANCISCO JAVIER MARTÍN RAMIRO	Dominical	25/10/2016	29/10/2020		NO
DON JORDI HEREU BOHER	Independiente	09/04/2019	22/12/2020	Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	SI

Causa del cese, cuando se haya producido antes del término del mandato y otras observaciones; información sobre si el consejero ha remitido una carta al resto de miembros del consejo y, en el caso de ceses de consejeros no ejecutivos, explicación o parecer del consejero que ha sido cesado por la junta general

D. José Luis Bonet Ferrer fue nombrado Consejero Independiente de la Sociedad con fecha 3 de junio de 2015. Habiendo vencido por tanto el plazo estatutario de 4 años el 3 de junio de 2019, en la siguiente Junta General de Accionistas celebrada el 29 de octubre de 2020 finalizó su nombramiento y fue nombrada Consejera Independiente Dª Irene Cano Piquero.

D. Francisco Javier Martín Ramiro fue nombrado Consejero Dominical de la Sociedad con fecha 25 de octubre de 2016. Habiendo vencido por tanto el plazo estatutario de 4 años el 25 de octubre de 2020, en la siguiente Junta General de Accionistas celebrada el 29 de octubre de 2020 finalizó su nombramiento y fue nombrado Consejero Ejecutivo D. Francisco Javier Marín San Andrés.

D. Jordi Hereu Boher presentó su dimisión con fecha 22 de diciembre de 2020, ante el Consejo de Administración y mediante carta, explicando que la dimisión estaba motivada por su nombramiento como Presidente de otra sociedad, que podría dificultarle ejercer sus deberes como Consejero con el tiempo y la dedicación que requiere una sociedad del tamaño y complejidad de Aena. En sustitución de D. Jordi Hereu Boher, D. Juan Río Cortés fue designado como Consejero Independiente de la Sociedad por el procedimiento de cooptación.

C.1.3 Complete los siguientes cuadros sobre los miembros del consejo y su distinta categoría:

CONSEJEROS EJECUTIVOS		
Nombre o denominación social del consejero	Cargo en el organigrama de la sociedad	Perfil
DON MAURICI LUCENA BETRIU	PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO	Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales (especialidad Economía) por la Universidad Pompeu Fabra (UPF), Barcelona, y Master en Economía y Finanzas por el Centro de Estudios Monetarios y Financieros (CEMFI) del Banco de España. Hasta su incorporación en Aena, ha ocupado diversos puestos directivos tanto en el sector público como en el privado tales como: consultor económico, Director General del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, Director General de Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, Presidente

CONSEJEROS EJECUTIVOS		
Nombre o denominación social del consejero	Cargo en el organigrama de la sociedad	Perfil
		del Consejo de la Agencia Espacial Europea y Director de Gestión Patrimonial y Prudencial del Banco Sabadell.
DON FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS	Ingeniero superior aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid, ha cursado los Programas de Dirección Económica y Financiera por la Cámara de Comercio de Madrid y el de Alta Dirección (PADE) por el IESE. En la actualidad, es Director General de Aeropuertos de Aena SME, S.A, Consejero Delegado de Aena Internacional y Presidente del Consejo de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A (ANB). Desde su incorporación a Aena en 1991, ha ocupado diferentes cargos directivos. También desempeñó anteriormente los cargos de Director General de Navegación Aérea, actualmente ENAIRE, y Director de Desarrollo Corporativo. También ha sido Vicepresidente del Consejo de Administración de Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), miembro de los Consejos de Administración de Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) y de otras Sociedades del Grupo Aena. Hasta su incorporación a Aena, trabajó en la Universidad Politécnica de Madrid, en la Dirección General de Aviación Civil, en el Centro Experimental de París de la Organización Eurocontrol y en Indra.

Número total de consejeros ejecutivos	2
% sobre el total del consejo	13,33

CONSEJEROS EXTERNOS DOMINICALES		
Nombre o denominación social del consejero	Nombre o denominación del accionista significativo a quien representa o que ha propuesto su nombramiento	Perfil
DON ÁNGEL LUIS ARIAS SERRANO	ENAIRE	Ingeniero Aeronáutico con Máster en Dirección General de Empresas. Ha desarrollado su actividad profesional en diversas organizaciones y empresas aeronáuticas; también ha participado y ha sido miembro de diversos grupos de trabajo y comités internacionales relacionados con la aviación civil. Fue Director General de Aviación Civil, siendo en ese período miembro del Consejo de Rector de AESA, del Consejo Rector del INTA, y del Consejo de Administración de ENAIRE y SENASA, además de Vicepresidente de EUROCONTROL En Aena ha ocupado los puestos de Director de Planificación Estratégica, Director Adjunto a la Presidencia, director de Planificación y Control, y director de Estrategia, Innovación y Sostenibilidad. En la actualidad, es Director General de ENAIRE y presidente del Centro de Referencia de Investigación, Desarrollo e Innovación ATM.

CONSEJEROS EXTERNOS DOMINICALES		
Nombre o denominación social del consejero	Nombre o denominación del accionista significativo a quien representa o que ha propuesto su nombramiento	Perfil
DOÑA ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA	ENAIRE	Licenciada en Derecho. Pertenece al Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado. Cuenta con más de 15 años de experiencia en el sector público, en la Administración del Estado, desarrollando actuaciones de planificación, supervisión y control en distintas áreas de gasto público. En su trayectoria profesional, ha ocupado diversos puestos en la Intervención General de la Administración del Estado y formó parte de los Consejos de Administración de CETARSA y RUMASA. Actualmente, es la Secretaria General Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
DON FRANCISCO FERRER MORENO	ENAIRE	Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales. Interventor y auditor de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ha desarrollado su trayectoria profesional en la Administración del Estado y en la de dicha comunidad autónoma. Actualmente es Director del Gabinete de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En 2018 fue nombrado Consejero de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora. Anteriormente, ha sido interventor delegado titular en la Consejería de Obras Públicas y en el Ente Público Servicio Murciano de Salud. También ha ejercido la jefatura de las Divisiones de Contabilidad y de Auditoría Pública de la Intervención General, y ha sido secretario del Consejo de Administración de la Caja de Ahorros de Murcia
DON JUAN IGNACIO DIAZ BIDART	ENAIRE	Licenciado en Economía y Master de Dirección, Gestión y Organización de Empresas. Es Experto en turismo, competencia de mercados y economía pública. Actualmente es Director del Gabinete de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo. Fue Secretario General y Gerente de la Asociación de Marcas de Restauración, miembro en Serving Europe y vocal en la Asamblea de CEOE, y ha participado en las Comisiones de Seguimiento de distintos proyectos en colaboración con Ministerio de Agricultura y la AECOSAN, entre otros agentes. También desempeñó el cargo de tesorero de la Asociación de Profesionales de las Relaciones Institucionales.
DOÑA PILAR ARRANZ NOTARIO	ENAIRE	Licenciada en Historia Moderna y Contemporánea con Máster en Dirección General por el IESE. Fue consejera de SEPI Desarrollo Empresarial y de European Aviation College. Pertenece al Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado. Entre los cargos desempeñados lo largo de su trayectoria profesional se encuentran el de directora del Instituto Nacional de Administración Pública, Directora de Formación y Estudios de Navegación Aérea de SENASA, diversos cargos en el Ministerio de Asuntos Sociales y en el Ministerio del Interior, Jefa de División de Planificación de RR.HH de Navegación

CONSEJEROS EXTERNOS DOMINICALES		
Nombre o denominación social del consejero	Nombre o denominación del accionista significativo a quien representa o que ha propuesto su nombramiento	Perfil
		Aérea en Aena, Subdirectora Adjunta de Personal en el Ministerio de Administraciones Públicas y Subdirectora de Gestión de RR.HH. en Correos y Telégrafos. Desde 2016 es asesora del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
DOÑA MARTA BARDÓN FERNÁNDEZ-PACHECO	ENAIRE	Licenciada en Economía y Diplomada de Estudios Especializados en Economía Europea. Pertenece al Cuerpo Superior de Técnicos Comerciales y Economistas del Estado. Con 15 años de experiencia en el sector público tanto nacional como internacional, ha ocupado puestos tales como: consultora en el Banco Mundial en el área de regulación económica y competencia, asesora representante de España en el Directorio Ejecutivo del Banco Mundial en Washington DC, asesora del presidente de la CNC, vocal asesora de la Dirección de Competencia de la CNMC, directora adjunta de la División de Información y Publicaciones de la Dirección General de Inversiones e Información en el ICEX, así como diversos puestos en la Dirección General de Competencia del Ministerio de Economía. Actualmente, es Subdirectora General de Análisis Sectorial en la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.
TCI ADVISORY SERVICES LLP	TCI LUXEMBOURG, S.A.R.L.	Licenciado en Accounting and Business Economics en Inglaterra. MBA en Harvard Business School. Fundador de The Children's Investment Fund Management (UK) LLP, ahora denominado TCI Advisory Services LLP, donde trabaja en la actualidad como socio y director de gestión de carteras, sector en el que ya contaba con experiencia previa. A su vez, es Consejero de Administración de las siguientes empresas: TCI Fund Management Limited, TCI Fund Services (Finance) LLP (Member), The Children´s Investment Fund Foundation (UK), TCI Fund Management (UK) Limited, TCI Fund Holdings Limited, TCI Fund Services (UK) Limited, The Children´s Investment Master Fund, The Children´s Investment Fund y The Chindren's Investment Fund (GP) Ltd.

Número total de consejeros dominicales	7
% sobre el total del consejo	46,67

TCI ADVISORY SERVICES LLP, gestor de Children´s Investment Master Fund, TCI Luxembourg s.à.r.l y CIFF CAPITAL UK LP en virtud de determinados contratos de inversión, es propuesto y representado físicamente por D. Christopher Anthony Hohn, quien controla TCI ADVISORY SERVICES LLP.

CONSEJEROS EXTERNOS INDEPENDIENTES	
Nombre o denominación social del consejero	Perfil
DOÑA LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales. Sección Empresariales, especialidad Financiera en la Universidad Pontificia de Comillas (ICADE). Es miembro del Registro Oficial de Auditores de Cuentas de España (ROAC). Ha trabajado en la División de Auditoría de Arthur Andersen y posteriormente desarrolló su carrera profesional en la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). Ha sido CEO en el Instituto de Censores Jurados de España (ICJCE) y fue Consejera Independiente, miembro de la Comisión Ejecutiva, Presidenta de la Comisión de Riesgo Global y vocal del Comité de Auditoria en Banco Mare Nostrum, S.A. (BMN). Es Consejera Independiente, Presidenta de la Comisión de Auditoría y Cumplimento, y vocal de la Comisión de Riesgo Integral de ABANCA CORPORACION BANCARIA, S.A., Consejera Independiente y Presidenta de la Comisión de Auditoría y Control de LAR ESPAÑA REAL ESTATE SOCIMI, S.A., y desde octubre de 2020 Consejera Independiente y miembro de la Comisión de Auditoría de ACERINOX, S.A.
DON AMANCIO LÓPEZ SEIJAS	Cursó Estudios Empresariales y el Programa de Dirección General de EADA. Es presidente y consejero delegado de las sociedades del Grupo encabezado por la sociedad Hoteles Turísticos Unidos, S.A., compañía que dirige desde su fundación en 1977. Es Presidente del Consejo Social de la Universidad Rey Juan Carlos (URJC), miembro del Consejo Asesor Turespaña y del Consejo Consultivo de la Patronal Catalana, Foment del Treball, Copresidente de la Comisión de Turismo de AMCHAM y componente del Consejo Directivo del Círculo Empresarial Alianza por Ibeoamérica (CEAPI) y de la Junta rectora del Gremio de Hoteles de Barcelona, además de integrante de la Mesa de Turismo.
DON JAIME TERCEIRO LOMBA	Doctor Ingeniero Aeronáutico y Licenciado en Ciencias Económicas. Catedrático de Econometría y Métodos Estadísticos en la Universidad Complutense de Madrid, donde también ha ocupado el puesto de vicerrector. Entre los cargos desempeñados a lo largo de su trayectoria, se encuentran el de Director General de Expansión y Director General de Planificación e Inversiones del Banco Hipotecario de España, Presidente Ejecutivo de la Caja de Madrid y Presidente del Patronato de la Fundación Caja de Madrid. Ha sido Consejero Independiente de Bankinter hasta 2020 y actualmente es Asesor del Consejo y de las Comisiones de dicha entidad.
DON JOSEP ANTONI DURAN I LLEIDA	Diplomado en Comunidades Europeas por el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación de España y Licenciado en Derecho por la Universitat de Lleida. Comenzó su carrera política ejerciendo el cargo de teniente de alcalde del Ayuntamiento de Lleida, cargo que dejó al ser nombrado Director General de Asuntos Interdepartamentales de la Generalidad de Cataluña. Ha sido diputado a Cortes por la circunscripción de Lleida y por la circunscripción de Barcelona, Diputado en el Parlamento Europeo y Consejero de Gobernación de la Generalidad. Fue portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Congreso, y desde 2001 hasta 2014 ejerció de Secretario General de CiU. Fue, además, presidente del Comité de Gobierno de Unión Democrática de Cataluña (UDC) También ha sido Vicepresidente de la Internacional Demócrata Cristiana y actualmente ocupa la Presidencia de Honor de la Cámara de Comercio de Chile. Es asimismo profesor visitante de la Universidad Miguel de Cervantes de Santiago de Chile y ejerce de abogado en el Bufet Colls. Además, es coordinador español del Foro de Diálogo Italo-español y Vicepresidente del Comité Económico hispano-marroquí creado a iniciativa de SSMM los Reyes de Marruecos y de España. Desde el octubre de 2019, es consejero de Mapfre Internacional.

CONSEJEROS EXTERNOS INDEPENDIENTES	
Nombre o denominación social del consejero	Perfil
DOÑA IRENE CANO PIQUERO	Licenciada en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Oviedo, es activa defensora del papel de la digitalización en el futuro de las organizaciones y de la necesidad de formar a las personas en las competencias digitales necesarias para la ciudadanía digital. Es directora general de Facebook España y Portugal desde junio de 2012 donde dirige la estrategia de Facebook, Instagram y Whatsapp en el mercado español y el portugués. Se incorporó a Facebook en enero de 2010 como directora comercial y de Desarrollo de Negocio, donde ha trabajado para las principales empresas tecnológicas. Antes de dirigir el equipo de Facebook España, desarrolló su carrera profesional en Google, primero como responsable de operaciones en 2003 y posteriormente como directora de Agencias en 2006. Anteriormente trabajó durante 3 años en el departamento comercial de Yahoo! A lo largo de su carrera profesional, también ha dirigido el Departamento Comercial de Orange España en 2009.
DON JUAN RÍO CORTÉS	Ingeniero Industrial por la Universidad Politécnica de Barcelona y formado en el Royal Institute of Technology de Estocolmo, Suecia, y en el IESE London Business School con MBA en Finanzas, Estrategia y Emprendimiento. Tiene una sólida trayectoria profesional, de más de 20 años de experiencia en telecomunicaciones, medios y tecnología (TMT,) dedicado durante casi una década a mercados emergentes de Europa, Oriente Medio, África y Asia. Ha trabajado en más de 20 países de cuatro continentes con equipos de diferentes características. Actualmente es Director Gerente senior en la sede de San Francisco de la consultora estadounidense FTI Consulting, en el equipo de Consultoría Estratégica en TMT en Estados Unidos. Anteriormente, fue Presidente de Delta Partners Corp., multinacional líder en asesoría e inversión en TMT, y director de su oficina en Silicon Valley. Delta Partners fue adquirida en julio de 2020 por FTI Consulting. Ha desempeñado, además, funciones como ejecutivo en diversas firmas multi-nacionales como McKinsey & Co, Bank of America/Merrill Lynch y Oliver Wyman.

Número total de consejeros independientes	6
% sobre el total del consejo	40,00

Indique si algún consejero calificado como independiente percibe de la sociedad, o de su mismo grupo, cualquier cantidad o beneficio por un concepto distinto de la remuneración de consejero, o mantiene o ha mantenido, durante el último ejercicio, una relación de negocios con la sociedad o con cualquier sociedad de su grupo, ya sea en nombre propio o como accionista significativo, consejero o alto directivo de una entidad que mantenga o hubiera mantenido dicha relación.

En su caso, se incluirá una declaración motivada del consejo sobre las razones por las que considera que dicho consejero puede desempeñar sus funciones en calidad de consejero independiente.

Nombre o denominación social del consejero	Descripción de la relación	Declaración motivada
Sin datos		

OTROS CONSEJEROS EXTERNOS			
Se identificará a los otros consejeros externos y se detallarán los motivos por los que no se puedan considerar dominicales o independientes y sus vínculos, ya sea con la sociedad, sus directivos, o sus accionistas:			
Nombre o denominación social del consejero	Motivos	Sociedad, directivo o accionista con el que mantiene el vínculo	Perfil
Sin datos			

Número total de otros consejeros externos	N.A.
% sobre el total del consejo	N.A.

Indique las variaciones que, en su caso, se hayan producido durante el periodo en la categoría de cada consejero:

Nombre o denominación social del consejero	Fecha del cambio	Categoría anterior	Categoría actual
Sin datos			

C.1.4 Complete el siguiente cuadro con la información relativa al número de consejeras al cierre de los últimos 4 ejercicios, así como la categoría de tales consejeras:

	Número de consejeras				% sobre el total de consejeros de cada categoría			
	Ejercicio 2020	Ejercicio 2019	Ejercicio 2018	Ejercicio 2017	Ejercicio 2020	Ejercicio 2019	Ejercicio 2018	Ejercicio 2017
Ejecutivas					0,00	0,00	0,00	0,00
Dominicales	3	3	3	4	42,86	37,50	37,50	50,00
Independientes	2	1			33,33	16,67	0,00	0,00
Otras Externas					0,00	0,00	0,00	0,00
Total	5	4	3	4	33,33	26,67	20,00	26,67

C.1.5 Indique si la sociedad cuenta con políticas de diversidad en relación con el consejo de administración de la empresa por lo que respecta a cuestiones como, por ejemplo, la edad, el género, la discapacidad, o la formación y experiencia profesionales. Las entidades pequeñas y medianas, de acuerdo con la definición contenida en la Ley de Auditoría de Cuentas, tendrán que informar, como mínimo, de la política que tengan establecida en relación con la diversidad de género.

[√] Sí
[ ] No
[ ] Políticas parciales

En caso afirmativo, describa estas políticas de diversidad, sus objetivos, las medidas y la forma en que se ha aplicado y sus resultados en el ejercicio. También se deberán indicar las medidas concretas adoptadas por el consejo de administración y la comisión de nombramientos y retribuciones para conseguir una presencia equilibrada y diversa de consejeros.

En caso de que la sociedad no aplique una política de diversidad, explique las razones por las cuales no lo hace.

Descripción de las políticas, objetivos, medidas y forma en que se han aplicado, así como los resultados obtenidos

En febrero de 2016 se aprobó la Política de Selección de Candidatos a Consejeros, que fue modificada en enero de 2020, para introducir algunas recomendaciones del Código de Buen Gobierno pendientes de implementar, así como algunas aclaraciones y mejoras técnicas en cuanto al proceso de selección. Posteriormente, y dada la reforma del Código de Buen Gobierno Corporativo de Sociedades Cotizadas ("CBG") realizada en el mes de junio de 2020 por la CNMV, en el mes de diciembre de 2020 se ha aprobado la última modificación de la citada política con objeto de adaptarla a las nuevas recomendaciones del CBG introducidas en la mencionada reforma, entre ellas, las siguientes: (i) el proceso de selección de candidatos debe favorecer cualquier tipo de diversidad y evitar cualquier sesgo implícito que pueda implicar discriminación y (ii) se aumenta el objetivo del porcentaje mínimo de mujeres miembros del Consejo de Administración.
La citada Política promueve la diversidad de conocimientos, capacidades, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración. En este proceso de selección de candidatos se evitará, 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 todo caso, se procurará que, en el año 2022, el número de Consejeras suponga, al menos, el cuarenta por ciento (40%) de los miembros del Consejo poniendo de manifiesto que se procurará que en la selección de candidatos se consiga un adecuado equilibrio del Consejo de Administración en su conjunto, que enriquezca la toma de decisiones y aporte puntos de vista plurales al debate de los asuntos de su competencia.

En este sentido, con motivo de las vacantes producidas en el seno del Consejo de Administración durante el año 2020, debido al vencimiento del mandato de dos Consejeros, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo propuso, con el informe favorable del Consejo de Administración, el nombramiento de un Consejero Independiente. Además, el Consejo de Administración, previo informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, propuso, para la otra vacante, el nombramiento de un Consejero Ejecutivo. Estos dos nombramientos se aprobaron en la Junta General de Accionistas celebrada el 29 de octubre de 2020.

Con posterioridad a la celebración de la Junta General de Accionistas, y con ocasión de la dimisión de un Consejero Independiente, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo propuso el nombramiento de otro Consejero Independiente, que fue nombrado por el procedimiento de cooptación por el Consejo de Administración con fecha 22 de diciembre de 2020.

Estos nombramientos se llevaron a cabo en cumplimiento de los parámetros y directrices establecidos en la Política de Selección de Candidatos a Consejeros, analizándose la matriz de competencias elaborada al efecto, y la concurrencia de los requisitos de idoneidad, competencia, experiencia, formación, méritos y compromiso, teniendo presentes los objetivos de diversidad del Consejo, en concreto, en lo relativo a la formación académica y su experiencia profesional, y en diversidad de género, ya que uno de esos nombramientos fue el de una mujer, que además forma parte de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo.

Aena también sigue velando porque en el futuro siga existiendo en el seno del Consejo una diversidad, tanto en lo referido a la experiencia profesional, como a la edad de los miembros del Consejo.

Asimismo, se ha tenido en cuenta también la formación a la hora de valorar la diversidad en el Consejo y, por ello, durante 2020 se han llevado a cabo sesiones formativas para los miembros del Consejo de Administración, separadamente de las sesiones del Consejo, en días distintos y contando con asesores externos y Directivos de la Compañía, incorporando los puntos de interés que van surgiendo en el Consejo.

Por otro lado, el Reglamento del Consejo de Administración incorporó en la modificación realizada en julio de 2019 las recomendaciones de la Guía Técnica 1/2019 sobre Comisiones de Nombramientos y Retribuciones de 20 de febrero de 2019 de la CNMV, relativas a la selección de los Consejeros, tales como procurar que la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo cuente con conocimiento y experiencia en: a) Gobierno Corporativo, b) análisis y evaluación estratégica de Recursos Humanos, c) selección de Consejeros y Directivos, d) desempeño en funciones de alta dirección y e) diseño de políticas y planes retributivos de Consejeros y Alta Dirección, y que en su propuesta al Consejo de Administración, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo deberá identificar quién ha sugerido al candidato, dejar constancia de la evaluación realizada y de la adecuación del candidato a la categoría a la que haya sido adscrito, en el informe/propuesta que remita al Consejo para el nombramiento o reelección. Asimismo, se ha establecido en el Reglamento que las propuestas de nombramiento deberán ser justificadas, tanto en las circunstancias relativas al candidato, como en las específicas que hayan sido relevantes en la decisión.

C.1.6 Explique las medidas que, en su caso, hubiese convenido la comisión de nombramientos para que los procedimientos de selección no adolezcan de sesgos implícitos que obstaculicen la selección de consejeras, y que la compañía busque deliberadamente e incluya entre los potenciales candidatos, mujeres que reúnan el perfil profesional buscado y que permita alcanzar una presencia equilibrada de mujeres y hombres. Indique también si entre estas medidas está la de fomentar que la compañía cuente con un número significativo de altas directivas:

Explicación de las medidas

Como se ha señalado, el apartado 7.(b) del artículo 24 del Reglamento del Consejo de Administración, establece, entre las competencias de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, la consistente en fijar 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.

Igualmente, como ya se ha explicado en el apartado C.1.5, la Política de Selección de Candidatos a Consejeros de Aena promueve la diversidad de conocimientos, capacidades, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración, y señala que en los procesos de selección de candidatos se evitará, 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 y que en todo caso, se procurará que, en el año 2022, el número de Consejeras suponga, al menos, el cuarenta por ciento (40%) de los miembros del Consejo, procurando que en la selección de candidatos se consiga un adecuado equilibrio del Consejo de Administración en su conjunto, que enriquezca la toma de decisiones y aporte puntos de vista plurales al debate de los asuntos de su competencia y que favorezca la diversidad de conocimientos, experiencias y género en el Consejo de Administración.

Para ello, tal y como establece la Política de Selección de Candidatos a Consejeros Aena cuenta para los procesos de selección de Consejeros con la colaboración de asesores externos, quienes presentan a la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo tres perfiles para cada candidato, habiéndose incluido entre los potenciales candidatos perfiles de Consejeras tras lo cual, la citada Comisión elabora la propuesta en el caso de Consejeros Independientes, y el informe en el caso de Consejeros Dominicales, proponiendo el mejor candidato de la terna, en cada caso.

Por otro lado, es práctica habitual en la Sociedad en la selección de Altos Directivos, que en la terna final haya al menos una mujer, habiendo alcanzado actualmente el número de mujeres en el Comité de Dirección Ejecutivo un porcentaje del 44,44%.

Cuando a pesar de las medidas que, en su caso, se hayan adoptado, sea escaso o nulo el número de consejeras o altas directivas, explique los motivos que lo justifiquen:

Explicación de los motivos

C.1.7 Explique las conclusiones de la comisión de nombramientos sobre la verificación del cumplimiento de la política dirigida a favorecer una composición apropiada del consejo de administración.

La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativa de Aena, en su informe anual sobre la verificación del cumplimiento de la política de selección de consejeros, informa favorablemente de la selección de los consejeros realizada durante el ejercicio 2020 en la medida en que todos los nombramientos se hicieron siguiendo los parámetros de idoneidad, competencia, experiencia, formación, méritos y compromiso de los consejeros propuestos, contemplados en la Política de Selección de Candidatos a Consejeros, promoviendo la diversidad capacidades, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración, así como la consecución de un equilibrio del mismo en su conjunto, que enriquezca la toma de decisiones y aporte puntos de vista plurales al debate de los asuntos de su competencia.

Concluye, además, la Comisión, sobre la verificación del cumplimiento de la política de selección de candidatos a Consejeros, que se ha conseguido el objetivo del 30% de representación de mujeres en el Consejo de Administración recomendado por la CNMV para 2020 y se ha favorecido el acercamiento al nuevo objetivo recomendado por la CNMV de al menos un 40% del total de miembros del Consejo de Administración a lo largo de 2022, objetivo en el que Consejo seguirá trabajando firmemente para alcanzar en la fecha propuesta

C.1.8 Explique, en su caso, las razones por las cuales se han nombrado consejeros dominicales a instancia de accionistas cuya participación accionarial es inferior al 3% del capital:

Nombre o denominación social del accionista	Justificación
Sin datos	

Indique si no se han atendido peticiones formales de presencia en el consejo procedentes de accionistas cuya participación accionarial es igual o superior a la de otros a cuya instancia se hubieran designado consejeros dominicales. En su caso, explique las razones por las que no se hayan atendido:

[ ] Sí
[√] No

C.1.9 Indique, en el caso de que existan, los poderes y las facultades delegadas por el consejo de administración en consejeros o en comisiones del consejo:

Nombre o denominación social del consejero o comisión	Breve descripción
Comisión Ejecutiva	El artículo 42 de los Estatutos Sociales de AENA establece que el Consejo de Administración constituirá con carácter permanente una Comisión Ejecutiva con todas las facultades inherentes al Consejo de Administración excepto aquellas 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. Por su parte, el artículo 22 del Reglamento del Consejo de Administración señala que la Comisión Ejecutiva tendrá capacidad decisoria de ámbito general y, consecuentemente, con delegación expresa de todas las facultades 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 ese Reglamento.
CONSEJERO DELEGADO	Según se establece en el artículo 15 del Reglamento del Consejo de Administración, el Presidente del Consejo ostenta la condición de Consejero Delegado de la Sociedad y tiene delegadas todas las facultades que legal y estatutariamente son delegables.

C.1.10 Identifique, en su caso, a los miembros del consejo que asuman cargos de administradores, representantes de administradores o directivos en otras sociedades que formen parte del grupo de la sociedad cotizada:

Nombre o denominación social del consejero	Denominación social de la entidad del grupo	Cargo	¿Tiene funciones ejecutivas?
DON MAURICI LUCENA BETRIU	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL, S.M.E., S.A.	PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NO
DON FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL, S.M.E., S.A.	CONSEJERO DELEGADO	SI
DON FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL, S.A.	PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NO

C.1.11 Detalle, en su caso, los consejeros o representantes de consejeros personas jurídicas de su sociedad, que sean miembros del consejo de administración o representantes de consejeros personas jurídicas de otras entidades cotizadas en mercados regulados distintas de su grupo, que hayan sido comunicadas a la sociedad:

Nombre o denominación social del consejero	Denominación social de la entidad cotizada	Cargo
DOÑA LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	LAR ESPAÑA REAL ESTATE SOCIMI, S.A.	CONSEJERO
DOÑA LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	ACERINOX, S.A.	CONSEJERO

C.1.12 Indique y, en su caso explique, si la sociedad ha establecido reglas sobre el número máximo de consejos de sociedades de los que puedan formar parte sus consejeros, identificando, en su caso, dónde se regula:

[√] Sí
[ ] No

Explicación de las reglas e identificación del documento donde se regula

El Reglamento del Consejo, en su artículo 29.1 (xii) establece que los Consejeros no podrán, salvo autorización expresa del Consejo de Administración, previo informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, formar parte de más de cinco (5) Consejos de Administración, excluyendo (i) los Consejos Administración de sociedades que formen parte del mismo grupo que la Sociedad; (ii) los Consejos de Administración de sociedades familiares o patrimonios de los Consejeros o sus familiares; y (iii) los Consejos de los que formen parte por su relación profesional.

Además, en su artículo 26.3 establece que los Consejeros no podrán formar parte de más de tres Consejos de Administración de otras sociedades cuyas acciones se encuentren admitidas a negociación en bolsas de valores nacionales o extranjeras.

C.1.13 Indique los importes de los conceptos relativos a la remuneración global del consejo de administración siguientes:

Remuneración devengada en el ejercicio a favor del consejo de administración (miles de euros)	315
Importe de los derechos acumulados por los consejeros actuales en materia de pensiones (miles de euros)	
Importe de los derechos acumulados por los consejeros antiguos en materia de pensiones (miles de euros)	

No existen derechos acumulados por los Consejeros actuales en materia de pensiones.

C.1.14 Identifique a los miembros de la alta dirección que no sean a su vez consejeros ejecutivos, e indique la remuneración total devengada a su favor durante el ejercicio:

Nombre o denominación social	Cargo/s
DON JUAN CARLOS ALFONSO RUBIO	SECRETARIO GENERAL
DOÑA AMPARO BREA ÁLVAREZ	DIRECTORA DE INNOVACIÓN, SOSTENIBILIDAD Y EXPERIENCIA CLIENTE
DOÑA MARIA JOSÉ CUENDA CHAMORRO	DIRECTORA GENERAL COMERCIAL E INMOBILIARIA
DON ANTONIO JESÚS GARCÍA ROJAS	DIRECTOR DE AUDITORÍA INTERNA

Nombre o denominación social	Cargo/s
DOÑA MARÍA GÓMEZ RODRÍGUEZ	DIRECTORA DE COMUNICACIÓN
DOÑA BEGOÑA GOSÁLVEZ MAYORDOMO	DIRECTORA DE ORGANIZACIÓN Y RECURSOS HUMANOS
DON JOSÉ LEO VIZCAÍNO	DIRECTOR ECONÓMICO-FINANCIERO
DON FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS
DON MARÍA ÁNGELES RUBIO ALFAYATE	DIRECTORA DE AENA INTERNACIONAL
DON ÁNGEL LUIS SANZ SANZ	DIRECTOR DE LA OFICINA DE LA PRESIDENCIA, REGULACIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS

Número de mujeres en la alta dirección	5
Porcentaje sobre el total de miembros de la alta dirección	50,00

Remuneración total alta dirección (en miles de euros)	1.236

D. Francisco Javier Marín San Andrés, fue nombrado el 29 de octubre de 2020 Consejero Ejecutivo de la Sociedad, por tanto en la remuneración total de la alta Dirección, se ha tenido en cuenta solamente lo percibido por D. Francisco Javier Marín San Andrés desde el 1 de enero de 2020 hasta el 29 de octubre de 2020.

C.1.15 Indique si se ha producido durante el ejercicio alguna modificación en el reglamento del consejo:

[ ] Sí
[√] No

C.1.16 Indique los procedimientos de selección, nombramiento, reelección y remoción de los consejeros. Detalle los órganos competentes, los trámites a seguir y los criterios a emplear en cada uno de los procedimientos.

La Sociedad aprobó en su reunión del Consejo de Administración de 23 de febrero de 2016 una Política de Selección de candidatos a consejeros que ha sido modificada por última vez el 22 de diciembre de 2020.
En la Política se establece que en la selección de candidatos se partirá de un análisis de las necesidades de la Sociedad, que deberá llevar a cabo el Consejo de Administración con el asesoramiento e informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, que elevará sus propuestas al Consejo de Administración.
La Sociedad deberá contar con la colaboración de asesores externos en la selección de candidatos cuando se trate de procesos de selección de Consejeros Independientes, siendo optativa la colaboración de dichos asesores externos cuando se trate de la selección de Consejeros Dominicales. En este proceso de selección de candidatos se evitará, 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 y en concreto, se procurará que en el año 2022 el número de Consejeras represente al menos el cuarenta por ciento (40%) del total de miembros del Consejo de Administración.
La empresa contratada para llevar a cabo los trabajos necesarios para la selección de candidatos presentará los informes elaborados sobre los candidatos seleccionados, presentando a la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo tres perfiles para cada candidato y, tras el análisis de estos informes por la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, ésta elaborará las propuestas de nombramiento de Consejeros, eligiéndose al mejor candidato de la terna en cada caso.
En el caso de reelección de Consejeros, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo elaborará las propuestas, tras el análisis, tanto del Curriculum de los Consejeros como de la trayectoria de éstos en el Consejo de Administración de la Sociedad y las opiniones favorables a la reelección que sobre ellos tengan el resto de Consejeros, sin que sea necesario contar con asesoramiento externo.
Las propuestas de nombramiento y reelección de Consejeros que el Consejo de Administración someta a la consideración de la Junta General de Accionistas y las decisiones de nombramiento que adopte el Consejo de Administración, corresponden a la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo si se trata de Consejeros Independientes, y al propio Consejo de Administración en los demás casos, debiendo ir precedida de un informe justificativo de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo en el que se valore la competencia, experiencia y méritos del candidato propuesto.

El procedimiento debe desarrollarse permitiendo el cumplimiento del principio de composición equilibrada del Consejo en cuanto a las clases de Consejeros que se contemplan en el artículo 8.4 del Reglamento del Consejo.
Los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad serán nombrados por la Junta General de Accionistas o, en caso de vacante anticipada, por el propio Consejo de Administración por cooptación, quedando el nombramiento condicionado a su ratificación por la siguiente Junta General de Accionistas.
Además de lo establecido en la citada Política de Selección de Candidatos a Consejeros, el procedimiento de selección y reelección de consejeros está regulado en los artículos 31, 33 y 34 de los Estatutos Sociales y en el Reglamento del Consejo de Administración, el Título III (Designación y ceses de Consejeros) en los artículos 9 (selección e Consejeros), 10 (Nombramiento), 11 (Duración del cargo), 12 (Reelección), 13 (Dimisión, separación y cese) y 14 (Deliberaciones y votaciones sobre designación y cese de Consejeros).

C.1.17 Explique en qué medida la evaluación anual del consejo ha dado lugar a cambios importantes en su organización interna y sobre los procedimientos aplicables a sus actividades:

Descripción modificaciones

Para la Evaluación del funcionamiento del Consejo de Administración del ejercicio 2019, Aena realizo la evaluación internamente, y fruto de dicha evaluación el Consejo de Administración de Aena, en su sesión de fecha 28 de enero de 2020, estableció las siguientes propuestas de actuación para el año 2020:
- Establecer una reunión anual específica para revisar la estrategia de la Sociedad.
- Selección de Consejeros atendiendo a criterios de diversidad de género.
- Establecimiento de indicadores para seguimiento e información al Consejo de Administración en materia de Seguridad de la Información.
- Mejora en la recepción de información inicial facilitada a los nuevos Consejeros.
- Establecer una reunión específica en la Comisión de Auditoría para información relativa a Cumplimiento Normativo.
- Revisión del Reglamento Interno de Conducta (RIC) en los Mercados de Valores.

Las propuestas han sido implementadas a lo largo del año 2020, salvo a las relativas a la reunión anual específica para revisar la estrategia de la Sociedad, ya que debido a la situación creada por la crisis ocasionada por el Covid-19, el Consejo de Administración acordó aplazar esta reunión específica para cuando existiera más visibilidad de la evolución del sector aeroportuario; y la relativa a la reunión específica de la Comisión de Auditoría para información relativa a Cumplimiento Normativo, ya que, igualmente, debido a la crisis provocada por el Covid-19 ha habido más reuniones de la Comisión de las inicialmente programadas donde debían tratarse asuntos de carácter urgente y no ha habido una reunión específica para tratar el Cumplimiento Normativo, pero sí se han tratado los temas relativos al mismo amplia y periódicamente en las reuniones de las Comisiones de Auditoría.

Describa el proceso de evaluación y las áreas evaluadas que ha realizado el consejo de administración auxiliado, en su caso, por un consultor externo, respecto del funcionamiento y la composición del consejo y de sus comisiones y cualquier otra área o aspecto que haya sido objeto de evaluación.

Descripción proceso de evaluación y áreas evaluadas

El Consejo de Administración de Aena evalúa su desempeño con periodicidad anual conforme a la normativa aplicable y al artículo 19.8 del Reglamento del Consejo de Administración. Siguiendo la Recomendación nº 36 del Código de Buen Gobierno de la CNMV, y las indicaciones de la Guía Técnica sobre Comisiones de Nombramientos y Retribuciones de la CNMV se han evaluado las siguientes áreas:

- Calidad y eficiencia del funcionamiento del Consejo de Administración y de sus comisiones especializadas, incluyendo el grado de aprovechamiento efectivo por parte del consejo y de las comisiones de las aportaciones de sus miembros.
- El tamaño, composición y diversidad del Consejo y de las comisiones.
- Desempeño del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la Sociedad.
- Desempeño y aportación de cada consejero, prestando especial atención a los Presidentes de las distintas Comisiones.
- La frecuencia y duración de las reuniones.
- El orden del día y la suficiencia del tiempo dedicado a tratar los distintos temas en función de su importancia.
- El Desempeño del Consejero Coordinador y del Secretario del Consejo.
- La calidad de la información recibida.
- La amplitud y apertura de debates, evitando el pensamiento de grupo.
- Si el proceso de toma de decisiones dentro del Consejo se ve dominado o fuertemente influenciado por un miembro o un grupo reducido de miembros.
- Este año se han añadido preguntas relativas a las actuaciones de la Sociedad s llevadas a cabo como consecuencia de la crisis ocasionada por el Covid-19, habiéndose añadido además un bloque de preguntas relativas al funcionamiento de las reuniones del Consejo de Administración de manera telemática.

La evaluación del ejercicio 2020 se ha realizado internamente sin asistencia de un consultor externo. El objeto de la evaluación ha sido el Consejo de Administración en su conjunto, así como sus Comisiones, habiendo incluido la evaluación una sección especial a fin de evaluar el grado de cumplimiento del plan de acción para el ejercicio 2020 aprobado por el Consejo de Administración para la implementación de mejoras identificadas como consecuencia de la autoevaluación llevada a cabo en el ejercicio anterior.

La metodología utilizada, en coherencia con la utilizada en años anteriores, ha sido la obtención de información de los distintos consejeros mediante (i) la cumplimentación, desde un punto de vista cuantitativo y cualitativo, de un cuestionario de evaluación conteniendo distintas preguntas sobre los puntos objeto de la evaluación.

El resultado del proceso de evaluación se incluyó en un informe presentado en la Comisión de Auditoría de fecha 21 de enero de 2021 y en la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo de fecha 26 de enero de 2021. El Consejo de Administración en sesión celebrada el 26 de enero de 2021 aprobó los resultados de la evaluación del ejercicio 2020 y las medidas a implementar como parte del plan de acción correspondiente al ejercicio 2021.

C.1.18 Desglose, en aquellos ejercicios en los que la evaluación haya sido auxiliada por un consultor externo, las relaciones de negocio que el consultor o cualquier sociedad de su grupo mantengan con la sociedad o cualquier sociedad de su grupo.

No aplica, ya que no ha habido asesoramiento externo en la evaluación del Consejo de Administración en el ejercicio 2020.

C.1.19 Indique los supuestos en los que están obligados a dimitir los consejeros.

Además de los supuestos de incompatibilidad o prohibición legalmente establecidos, el artículo 13 del Reglamento del Consejo establece:

"(...) 3. Los Consejeros deberán poner su cargo a disposición del Consejo de Administración y formalizar la correspondiente dimisión, en los siguientes casos:
(i) Cuando por circunstancias sobrevenidas se vean incursos en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición previstos en disposiciones de carácter general, en los Estatutos Sociales o en el presente Reglamento.
(ii) Cuando por hechos o conductas imputables al Consejero se hubiere ocasionado un daño grave al patrimonio social o a la reputación de la Sociedad o surgiera riesgo de responsabilidad penal de la Sociedad.
(iii) Cuando perdieran la honorabilidad, idoneidad, solvencia, competencia, disponibilidad o el compromiso con su función necesarios para ser Consejero de la Sociedad.
(iv) Cuando su permanencia en el Consejo de Administración pueda poner en riesgo por cualquier causa y de forma directa, indirecta o a través de las personas vinculadas con él (de acuerdo con la definición de este término que se contiene en el presente Reglamento), el ejercicio leal y diligente de sus funciones conforme al interés social.
(v) Cuando desaparezcan los motivos por los que fue nombrado y, en particular, en el caso de los Consejeros Dominicales, cuando el accionista a quien representen venda total o parcialmente su participación accionarial con la consecuencia de perder ésta la condición de significativa o suficiente para justificar el nombramiento. El número de Consejeros Dominicales propuestos por un accionista deberán minorarse en proporción a la reducción de su participación en el capital social de la Sociedad.
(vi) Cuando un Consejero Independiente incurra de forma sobrevenida en alguna de las circunstancias impeditivas previstas en el artículo 8.5 de este Reglamento.

4. En cualquiera de los supuestos indicados en el apartado anterior, el Consejo de Administración requerirá al Consejero para que dimita de su cargo y, en su caso, propondrá su separación a la Junta General de Accionistas.

5. Por excepción, no será de aplicación lo anteriormente indicado en los supuestos de dimisión previstos en los apartados (v) y (vi) anteriores cuando el Consejo de Administración estime que concurren causas que justifican la permanencia del Consejero, previo informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, sin perjuicio de la incidencia que las nuevas circunstancias sobrevenidas puedan tener sobre la calificación del Consejero.

6. En el caso de que una persona física representante de una persona jurídica Consejero incurriera en alguno de los supuestos previstos anteriormente, aquélla quedará inhabilitada para ejercer dicha representación.

7. En el supuesto de dimisión o cese de un Consejero con anterioridad a la terminación del plazo de duración de su nombramiento, el Consejero deberá explicar las razones de su dimisión/cese en una carta que remitirá a todos los miembros del Consejo de Administración. En todo caso el motivo del cese deberá incluirse en el informe anual de gobierno corporativo de la Sociedad".

C.1.20 ¿Se exigen mayorías reforzadas, distintas de las legales, en algún tipo de decisión?:

[ ] Sí
[√] No

En su caso, describa las diferencias.

C.1.21 Explique si existen requisitos específicos, distintos de los relativos a los consejeros, para ser nombrado presidente del consejo de administración:

[√] Sí
[ ] No

Descripción de los requisitos

El artículo 15.5 del Reglamento del Consejo de Administración establece que el Presidente del Consejo de Administración será en todo caso el primer ejecutivo de la Sociedad.

Adicionalmente, el artículo 15.2 del Reglamento del Consejo establece que el Presidente ostentará la condición de Consejero Delegado de la Sociedad para cuyo nombramiento se requerirá el voto favorable de los dos tercios de los miembros del Consejo de Administración.

C.1.22 Indique si los estatutos o el reglamento del consejo establecen algún límite a la edad de los consejeros:

[ ] Sí
[√] No

C.1.23 Indique si los estatutos o el reglamento del consejo establecen un mandato limitado u otros requisitos más estrictos adicionales a los previstos legalmente para los consejeros independientes, distinto al establecido en la normativa:

[ ] Sí
[√] No

C.1.24 Indique si los estatutos o el reglamento del consejo de administración establecen normas específicas para la delegación del voto en el consejo de administración en favor de otros consejeros, la forma de hacerlo y, en particular, el número máximo de delegaciones que puede tener un consejero, así como si se ha establecido alguna limitación en cuanto a las categorías en que es posible delegar, más allá de las limitaciones impuestas por la legislación. En su caso, detalle dichas normas brevemente.

El artículo 20.2 del Reglamento del Consejo establece que cuando los consejeros excepcionalmente no puedan asistir personalmente a las sesiones del Consejo de Administración, procurarán transferir su representación a otro miembro del Consejo de Administración que ostente su misma condición, incluyendo las oportunas instrucciones lo más precisas posible. Los Consejeros Externos sólo podrán delegar su representación en otro Consejero Externo. La representación deberá ser conferida por escrito y con carácter especial para cada sesión.

C.1.25 Indique el número de reuniones que ha mantenido el consejo de administración durante el ejercicio. Asimismo, señale, en su caso, las veces que se ha reunido el consejo sin la asistencia de su presidente. En el cómputo se considerarán asistencias las representaciones realizadas con instrucciones específicas.

Número de reuniones del consejo	13
Número de reuniones del consejo sin la asistencia del presidente	0

Indíquese el número de reuniones mantenidas por el consejero coordinador con el resto de consejeros, sin asistencia ni representación de ningún consejero ejecutivo:

Número de reuniones	0

Indique el número de reuniones que han mantenido en el ejercicio las distintas comisiones del consejo:

Número de reuniones de Comisión de Auditoría	8
Número de reuniones de Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	8
Número de reuniones de Comisión Ejecutiva	4

Entre las 13 reuniones, una de ellas, la del día 9 de octubre de 2020 se celebró por el procedimiento escrito y sin sesión, para adoptar el acuerdo relativo a la celebración de la Junta General de Accionistas por medios exclusivamente telemáticos, siendo la citada fecha de 9 de octubre, la de recepción del último de los votos emitidos por los miembros del Consejo de Administración, al amparo de lo establecido en el artículo 248.2 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio ("LSC") y de conformidad con lo previsto en el artículo 100 del Reglamento del Registro Mercantil, aprobado por el Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio ("RRM").

C.1.26 Indique el número de reuniones que ha mantenido el consejo de administración durante el ejercicio y los datos sobre asistencia de sus miembros:

Número de reuniones con la asistencia presencial de al menos el 80% de los consejeros	12
% de asistencia presencial sobre el total de votos durante el ejercicio	87,18
Número de reuniones con la asistencia presencial, o representaciones realizadas con instrucciones específicas, de todos los consejeros	11
% de votos emitidos con asistencia presencial y representaciones realizadas con instrucciones específicas, sobre el total de votos durante el ejercicio	98,97

Se ha considerado como asistencia presencial, tanto la asistencia física, como por medios telemáticos (por teléfono o video conferencia). Tan solo una de las reuniones del consejo de administración se ha celebrado por escrito y sin sesión (ver apartado C.1.25).

C.1.27 Indique si están previamente certificadas las cuentas anuales individuales y consolidadas que se presentan al consejo para su formulación:

[√] Sí
[ ] No

Identifique, en su caso, a la/s persona/s que ha/han certificado las cuentas anuales individuales y consolidadas de la sociedad, para su formulación por el consejo:

Nombre	Cargo
DON MAURICI LUCENA BETRIU	PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO
DON JOSÉ LEO VIZCAÍNO	DIRECTOR ECONÓMICO-FINANCIERO

C.1.28 Explique, si los hubiera, los mecanismos establecidos por el consejo de administración para que las cuentas anuales que el consejo de administración presente a la junta general de accionistas se elaboren de conformidad con la normativa contable.

La Comisión de Auditoría, conforme al artículo 23.7 del Reglamento del Consejo de Administración vela porque el Consejo de Administración procure presentar las cuentas a la Junta General de Accionistas sin limitaciones ni salvedades en el informe de auditoría y que, en los supuestos excepcionales en que existan salvedades, tanto el Presidente de la Comisión de Auditoría como los auditores expliquen con claridad a los accionistas el contenido y alcance de dichas limitaciones o salvedades.

C.1.29 ¿El secretario del consejo tiene la condición de consejero?

[ ] Sí
[√] No

Si el secretario no tiene la condición de consejero complete el siguiente cuadro:

Nombre o denominación social del secretario	Representante
DON JUAN CARLOS ALFONSO RUBIO	

Dª Matilde García Duarte desempeñó el cargo de Secretaria no Consejera hasta el 15 de enero de 2018, fecha en la que fue nombrado Secretario no Consejero D. Juan Carlos Alfonso Rubio.

C.1.30 Indique los mecanismos concretos establecidos por la sociedad para preservar la independencia de los auditores externos, así como, si los hubiera, los mecanismos para preservar la independencia de los analistas financieros, de los bancos de inversión y de las agencias de calificación, incluyendo cómo se han implementado en la práctica las previsiones legales.

De acuerdo con el artículo 23.9 del Reglamento del Consejo, la Comisión de Auditoría se encarga de las siguientes funciones:
"[...]
(iii) Asegurar y preservar la independencia del auditor externo en el ejercicio de sus funciones y, a tal efecto:
- Asegurarse de que la Sociedad comunique como hecho relevante a la Comisión Nacional de los Mercados de Valores el cambio de auditor externo y lo acompañe de una declaración sobre la eventual existencia de desacuerdos con el auditor saliente y, si hubieran existido, de su contenido.
- Asegurarse de que la Sociedad y el auditor externo respetan las normas vigentes sobre prestación de servicios distintos a los de auditoría, los límites a la concentración del negocio del auditor externo y, en general, las demás normas establecidas para asegurar la independencia de los auditores.
- En caso de renuncia del auditor externo, examinar las circunstancias que la hubieran motivado.
- Velar para que la retribución del auditor externo por su trabajo no comprometa su calidad ni su independencia.

(iv) Establecer las oportunas relaciones con los auditores de cuentas o sociedades de auditoría para recibir información sobre aquellas cuestiones que puedan suponer amenaza para la independencia de éstos, para su examen por la Comisión de Auditoría, y cualesquiera otras relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría de cuentas y, cuando proceda, la autorización de los servicios distintos de los prohibidos, en los términos contemplados en los artículos 5, apartado 4, y 6.2.b) del Reglamento (UE) n.º 537/2014, de 16 de abril, y en lo previsto en la sección 3.ª del capítulo IV del título I de la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, sobre el régimen de independencia, así como aquellas otras comunicaciones previstas en la legislación de auditoría de cuentas y en las normas de auditoría. En todo caso, deberán recibir anualmente de

los auditores externos la declaración de su independencia en relación con la Sociedad o sociedades vinculadas a ésta directa o indirectamente, así como la información detallada e individualizada de los servicios adicionales de cualquier clase prestados y los correspondientes honorarios percibidos de estas sociedades por el auditor externo o por las personas o entidades vinculadas a éste de acuerdo con lo dispuesto en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas.

(v) Emitir anualmente, con carácter previo a la emisión del informe de auditoría de cuentas, un informe en el que se expresará una opinión sobre si la independencia de los auditores de cuentas o sociedades de auditoría resulta comprometida. Este informe deberá contener, en todo caso, la valoración motivada de la prestación de todos y cada uno de los servicios adicionales a que hace referencia el apartado anterior, individualmente considerados y en su conjunto, distintos de la auditoría legal y en relación con el régimen de independencia o con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas.

(vi) En su caso, favorecer que el auditor del grupo asuma la responsabilidad de las auditorías de las empresas que lo integran.

(vii) Asegurar que el auditor externo mantenga anualmente una reunión con el pleno del Consejo de Administración para informarle sobre el trabajo realizado y sobre la evolución de la situación contable y de riesgos de la Sociedad".

La Comisión de Auditoría procederá a preparar en los primeros meses del ejercicio, y en todo caso antes de la emisión de informe de auditoría de cuentas, el informe sobre la independencia de los auditores de cuentas o sociedades de auditoría de conformidad con el artículo 23.9 del Reglamento del Consejo de Administración.

La Dirección Económico-Financiera coordina las relaciones con analistas financieros, bancos de inversión, inversores institucionales y minoristas y agencias de calificación en su caso, gestionando tanto sus peticiones de información como las de inversores institucionales o particulares sobre la base de los principios de transparencia, no discriminación, veracidad y fiabilidad de la información suministrada.

Para ello, Aena dispone de diversos canales de comunicación, tales como la publicación de la información relativa a los resultados trimestrales y otros eventos puntuales como los relativos a la presentación de resultados o relacionados con operaciones corporativas, y comunicación directa con la dirección de relación con inversores a través de una dirección de correo electrónico y de un teléfono de contacto.

C.1.31 Indique si durante el ejercicio la Sociedad ha cambiado de auditor externo. En su caso identifique al auditor entrante y saliente:

[ ] Sí
[√] No

En el caso de que hubieran existido desacuerdos con el auditor saliente, explique el contenido de los mismos:

[ ] Sí
[√] No

C.1.32 Indique si la firma de auditoría realiza otros trabajos para la sociedad y/o su grupo distintos de los de auditoría y en ese caso declare el importe de los honorarios recibidos por dichos trabajos y el porcentaje que el importe anterior supone sobre los honorarios facturados por trabajos de auditoría a la sociedad y/o su grupo:

[√] Sí
[ ] No

	Sociedad	Sociedades del grupo	Total
Importe de otros trabajos distintos de los de auditoría (miles de euros)	83	39	122
Importe trabajos distintos de los de auditoría / Importe trabajos de auditoría (en %)	39,10	19,10	29,20

C.1.33 Indique si el informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio anterior presenta salvedades. En su caso, indique las razones dadas a los accionistas en la Junta General por el presidente de la comisión de auditoría para explicar el contenido y alcance de dichas salvedades.

[ ] Sí
[√] No

C.1.34 Indique el número de ejercicios que la firma actual de auditoría lleva de forma ininterrumpida realizando la auditoría de las cuentas anuales individuales y/o consolidadas de la sociedad. Asimismo, indique el porcentaje que representa el número de ejercicios auditados por la actual firma de auditoría sobre el número total de ejercicios en los que las cuentas anuales han sido auditadas:

	Individuales	Consolidadas
Número de ejercicios ininterrumpidos	4	4

	Individuales	Consolidadas
N° de ejercicios auditados por la firma actual de auditoría / N° de ejercicios que la sociedad o su grupo han sido auditados (en %)	44,44	44,44

C.1.35 Indique y, en su caso detalle, si existe un procedimiento para que los consejeros puedan contar con la información necesaria para preparar las reuniones de los órganos de administración con tiempo suficiente:

[√] Sí
[ ] No

Detalle del procedimiento

El artículo 19.4 del Reglamento del Consejo de Administración y el 36 de los Estatutos Sociales establecen que el Presidente realizará la convocatoria de las sesiones ordinarias del Consejo. Se efectuará por carta, correo electrónico, u otros medios de comunicación telemática que aseguren su recepción, con la antelación necesaria para que los Consejeros tengan acceso a ella y no más tarde del tercer día anterior a la fecha de celebración del Consejo de Administración. La convocatoria incluirá el Orden del Día de la sesión y se acompañará de la información escrita relevante para la adopción de las decisiones, indicando con claridad aquellos puntos sobre los que el Consejo de Administración deberá adoptar una decisión o acuerdo para que los Consejeros puedan estudiar o recabar, con carácter previo, la información precisa para su adopción.

Asimismo, a raíz de la evaluación del funcionamiento del Consejo de Administración del ejercicio 2017, el Consejo aprobó, con fecha 19 de diciembre de 2017, entre otros, el siguiente punto de mejora implementado durante el ejercicio 2018: Envío de la documentación con un mínimo de 5 días de antelación, salvo razones justificadas.

Además, la Secretaría del Consejo de Administración tiene implementada una aplicación de gestión del Consejo de Administración que permite a los Consejeros contar con toda la información de forma inmediata y en formato electrónico en todos sus dispositivos de una forma fácil y rápida.

C.1.36 Indique y, en su caso detalle, si la sociedad ha establecido reglas que obliguen a los consejeros a informar y, en su caso, a dimitir cuando se den situaciones que les afecten, relacionadas o no con su actuación en la propia sociedad que puedan perjudicar al crédito y reputación de ésta:

[√] Sí
[ ] No

Explique las reglas

De conformidad con el artículo 13.3 del Reglamento del Consejo, los Consejeros deberán poner su cargo a disposición del Consejo de Administración y formalizar la correspondiente dimisión, cuando: (i) por circunstancias sobrevenidas se vean incursos en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición previstos en disposiciones de carácter general, en los Estatutos Sociales o en el Reglamento; (ii) por hechos o conductas imputables al Consejero se hubiere ocasionado un daño grave al patrimonio social o a la reputación de la Sociedad o surgiera riesgo de responsabilidad penal de la Sociedad; (iii) perdieran la honorabilidad, idoneidad, solvencia, competencia, disponibilidad o el compromiso con su función necesarios para ser Consejeros de la Sociedad; (iv) su permanencia en el Consejo de Administración pueda poner en riesgo por cualquier causa y de forma directa, indirecta o a través de las personas vinculadas con él (de acuerdo con la definición de este término que se contiene en el presente Reglamento), el ejercicio leal y diligente de sus funciones conforme al interés social; (v) desaparezcan los motivos por los que fue nombrado y, en particular, en el caso de los Consejeros Dominicales, cuando el accionista a quien representen venda total o parcialmente su participación accionarial con la consecuencia de perder ésta la condición de significativa o suficiente para justificar el nombramiento. El número de Consejeros Dominicales propuestos por un accionista deberá minorarse en proporción a la reducción de su participación en el capital social de la Sociedad; y (vi) un Consejero Independiente incurra de forma sobrevenida en alguna de las circunstancias impeditivas previstas en el artículo 8.5 de este Reglamento.

Por su parte, la Política de Selección de Candidatos a Consejeros establece, en su cláusula 4 que, no podrán ser considerador como candidatos a consejeros quienes:
(i) se encuentren incursos en las prohibiciones o supuestos de incompatibilidad previstos en la Ley de Sociedades de Capital y demás disposiciones legales aplicables; (ii) permanezcan a más de tres Consejos de Administración de otras sociedades cuyas acciones se encuentren admitidas a negociación en bolsas de valores nacionales o extranjeras y (iii) no cumplan con los requisitos que, en su caso, prevean los Estatutos Sociales, Reglamentos y demás normas internas de la Sociedad.

C.1.37 Indique, salvo que hayan concurrido circunstancias especiales de las que se haya dejado constancia en acta, si el consejo ha sido informado o ha conocido de otro modo alguna situación que afecte a un consejero, relacionada o no con su actuación en la propia sociedad, que pueda perjudicar al crédito y reputación de ésta:

[ ] Sí
[√] No

C.1.38 Detalle los acuerdos significativos que haya celebrado la sociedad y que entren en vigor, sean modificados o concluyan en caso de cambio de control de la sociedad a raíz de una oferta pública de adquisición, y sus efectos.

-

C.1.39 Identifique de forma individualizada, cuando se refiera a consejeros, y de forma agregada en el resto de casos e indique, de forma detallada, los acuerdos entre la sociedad y sus cargos de administración y dirección o empleados que dispongan indemnizaciones, cláusulas de garantía o blindaje, cuando éstos dimitan o sean despedidos de forma improcedente o si la relación contractual llega a su fin con motivo de una oferta pública de adquisición u otro tipo de operaciones.

Numero de beneficiarios	11
Tipo de beneficiario	Descripción del acuerdo
CONSEJEROS EJECUTIVOS (PRESIDENTE-CONSEJERO DELEGADO Y DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS) Y ALTA DIRECCIÓN	En el caso de terminación del contrato mercantil con el Consejero Delegado por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas siguientes: conducta desleal o gravemente perjudicial para los intereses de la Sociedad o que suponga un incumplimiento de sus obligaciones, así como en caso de que el contrato termine por decisión unilateral del consejero como consecuencia del incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad de sus obligaciones, el Consejero Delegado, al no tener la condición de funcionario o empleado del sector público estatal, autonómico o

Tipo de beneficiario	Descripción del acuerdo
	local, tendrá derecho a una indemnización equivalente a siete días de retribución anual en metálico, por año de servicio, con el límite de seis mensualidades. En caso de extinción por mutuo acuerdo entre las partes o por dimisión del Consejero Delegado, sin que medie incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad, éste no tendrá derecho a indemnización alguna. El plazo de preaviso previsto en el contrato es de 15 días naturales tanto para la Sociedad como para el Consejero Delegado. En caso de incumplimiento de dicho plazo, se establece una obligación de indemnización en una cuantía equivalente a la retribución correspondiente al periodo de preaviso incumplido. No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización. Respecto al Consejero que ocupa el cargo de Director General de Aeropuertos que tiene la condición de empleado de entidad integrante del sector público estatal con reserva de puesto, no tiene derecho a indemnización alguna en caso de dimisión o cese en su cargo, excepto la prevista por incumplimiento del preaviso correspondiente que es de 15 días naturales para la Sociedad y 3 meses para el Directivo. No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización. Los altos directivos que tienen la condición de empleado del sector público estatal, con reserva de puesto de trabajo, no tienen derecho a indemnización alguna al término de su cargo. En caso de tener esta condición sólo tendrán derecho a indemnización si se produce falta de preaviso. Los altos directivos que no tienen la condición de empleado del sector público con reserva de puesto de trabajo, en el caso de terminación del contrato por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas siguientes: conducta desleal o gravemente perjudicial para los intereses de la Sociedad o que suponga un incumplimiento de sus obligaciones, así como en caso de que el contrato termine por decisión unilateral del directivo como consecuencia del incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad de sus obligaciones, tendrán derecho a una indemnización equivalente a siete días de retribución anual en metálico, por año de servicio, con el límite de seis mensualidades, así como, en su caso, al preaviso incumplido. En ningún caso los directivos tendrán derecho a indemnización si la extinción se produce por mutuo acuerdo entre las partes o por dimisión del directivo sin que medie incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad.

Indique si, más allá de en los supuestos previstos por la normativa, estos contratos han de ser comunicados y/o aprobados por los órganos de la sociedad o de su grupo. En caso positivo, especifique los procedimientos, supuestos previstos y la naturaleza de los órganos responsables de su aprobación o de realizar la comunicación:

	Consejo de administración	Junta general
Órgano que autoriza las cláusulas	√	

	Si	No
¿Se informa a la junta general sobre las cláusulas?		√

Las condiciones básicas de los contratos de Alta Dirección, así como las del Consejero Delegado son aprobadas por el Consejo de Administración.

En la Junta General de Accionistas se aprueba de forma consultiva el Informe de remuneración de los Consejeros.

C.2. Comisiones del consejo de administración

C.2.1 Detalle todas las comisiones del consejo de administración, sus miembros y la proporción de consejeros ejecutivos, dominicales, independientes y otros externos que las integran:

Comisión de Auditoría		
Nombre	Cargo	Categoría
DOÑA LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	PRESIDENTE	Independiente
DON FRANCISCO FERRER MORENO	VOCAL	Dominical
DON JAIME TERCEIRO LOMBA	VOCAL	Independiente
DOÑA MARTA BARDÓN FERNÁNDEZ-PACHECO	VOCAL	Dominical
DON JUAN RÍO CORTÉS	VOCAL	Independiente

% de consejeros ejecutivos	0,00
% de consejeros dominicales	40,00
% de consejeros independientes	60,00
% de consejeros otros externos	0,00

El 29 de octubre de 2020, con motivo del vencimiento del cargo de Consejero de D. José Luis Bonet Ferrer, y como consecuencia de ello como miembro de la Comisión de Auditoría, quedó una vacante en la citada Comisión. El 22 de diciembre de 2020, el Consejo Administración de Aena, ante la dimisión de D. Jordi Hereu Boher, nombró por el procedimiento de Cooptación a D. Juan Río Cortés como Consejero Independiente y ante su experiencia y conocimientos, se le nombró miembro de la Comisión de Auditoría.

Explique las funciones, incluyendo, en su caso, las adicionales a las previstas legalmente, que tiene atribuidas esta comisión, y describa los procedimientos y reglas de organización y funcionamiento de la misma. Para cada una de estas funciones, señale sus actuaciones más importantes durante el ejercicio y cómo ha ejercido en la práctica cada una de las funciones que tiene atribuidas, ya sea en la ley o en los estatutos o en otros acuerdos sociales.

Las funciones y el funcionamiento de la Comisión de Auditoría están descritos en el artículo 23 del Reglamento del Consejo de Administración y de manera resumida son las siguientes:
Competencias
La principal función de la comisión de Auditoría es la de servir de apoyo al Consejo de Administración en sus funciones de supervisión velando porque el Consejo de Administración procure que las cuentas se presenten a la Junta General de Accionistas sin limitaciones ni salvedades en el informe de auditoría y que, en los supuestos excepcionales en que existan salvedades, tanto el presidente de la Comisión de Auditoría como los auditores, expliquen con claridad a los accionistas el contenido y alcance de dichas limitaciones o salvedades.
- En relación con sistemas de información y control interno, corresponderá a la Comisión de Auditoría:
? Supervisar el proceso de elaboración, presentación y la integridad de la información financiera y revisar periódicamente los sistemas de control interno y gestión de riesgos.
? Evaluar todo lo relativo a los riesgos no financieros de la empresa, incluyendo los operativos, tecnológicos, legales, sociales, medio ambientales, políticos y reputacionales estableciendo mecanismos de supervisión.

? Coordinar y recibir información de los Órganos encargados del Cumplimiento, así como revisar la política de cumplimiento normativo y demás políticas y procedimientos para prevenir conductas inapropiadas, así como la supervisión de la gestión del Canal Denuncias.
- En relación con el auditor externo:
? 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, y recibir regularmente del auditor externo información sobre el plan de auditoría y los resultados de su ejecución, y verificar que la alta dirección tiene en cuenta sus recomendaciones, e informe además sobre el trabajo realizado y sobre la evolución de la situación contable y de riesgos de la Sociedad.
? Asegurar y preservar la independencia del auditor externo en el ejercicio de sus funciones, elaborando un informe que expresará una opinión sobre si la independencia de los auditores de cuentas o sociedades de auditoría resulta comprometida.
? Asegurar que el auditor externo mantenga anualmente una reunión con el pleno del Consejo de Administración para informarle sobre el trabajo.

? Informar al Consejo de Administración, con carácter previo a la adopción por éste de las correspondientes decisiones reservadas al Consejo de Administración, sobre la información financiera que, por su condición de cotizada, la Sociedad deba hacer pública periódicamente, los folletos de emisión, admisión y demás documentación relativa a emisiones o admisiones de acciones, la creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales (así como cualesquiera otras transacciones u operaciones de naturaleza análoga que, por su complejidad, pudieran menoscabar la transparencia del grupo) y las operaciones vinculadas.
- En relación con la auditoría interna:
? La Sociedad dispondrá de una unidad que asuma la función de auditoría interna que, bajo la supervisión de la Comisión de Auditoría, velará por el buen funcionamiento de los sistemas de información y control interno que funcionalmente dependerá del Presidente de la Comisión de Auditoría, y que la Comisión de Auditoría velará por la independencia y eficacia de la función de auditoría interna, y propondrá la lección, nombramiento, reelección y cese del responsable del servicio de auditoría.
? El responsable de la unidad presentará a la Comisión de Auditoría su plan anual de trabajo informando directamente de las incidencias que se presenten en su desarrollo; y le someterá al final de cada ejercicio un informe de actividades.
- En relación con la política de control y gestión de riesgos:
? La Comisión de Auditoría deberá identificar distintos tipos de riesgo, financieros y no financieros incluyendo entre los financieros o económicos, los pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance, y supervisará que la Sociedad dispone de una unidad que lleve a cabo la función interna de control y gestión de riesgos.
- La Comisión de Auditoría supervisará la estrategia de comunicación y relación con accionistas e inversores, incluyendo los pequeños y medianos accionistas.
- La Comisión de Auditoría deberá ser informada sobre las operaciones de modificaciones estructurales y corporativas que proyecte realizar la Sociedad para su análisis e informe previo al Consejo de Administración, sobre sus condiciones económicas y su impacto contable.

Funcionamiento
- La Comisión de Auditoría se reunirá, al menos una vez al trimestre y todas las veces que resulte oportuno, previa convocatoria de su Presidente, por decisión propia o respondiendo a la solicitud de dos (2) de sus miembros, del Presidente del Consejo de Administración, de la Comisión Ejecutiva o, en su caso, del Consejero Delegado, haciéndolo, no obstante cada vez que el Consejo de Administración solicite la emisión de un informe o la aprobación de propuestas en el ámbito de sus competencias y siempre que, a juicio del Presidente de esta Comisión, resulte conveniente para el buen desarrollo de sus fines.
- La Comisión de Auditoría quedará válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, más de la mitad de sus miembros, adoptándose los acuerdos por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes (presentes o representados) a la sesión, siendo dirimente el voto del Presidente en caso de empate en la votación.

[CONTINÚA EN EL APARTADO H]

Identifique a los consejeros miembros de la comisión de auditoría que hayan sido designados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o en ambas e informe sobre la fecha de nombramiento del Presidente de esta comisión en el cargo.

Nombres de los consejeros con experiencia	DOÑA LETICIA IGLESIAS HERRAIZ / DON FRANCISCO FERRER MORENO / DON JAIME TERCEIRO LOMBA / DOÑA MARTA BARDÓN FERNÁNDEZ-PACHECO / DON JUAN RÍO CORTÉS
Fecha de nombramiento del presidente en el cargo	09/04/2019

Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo		
Nombre	Cargo	Categoría
DON ÁNGEL LUIS ARIAS SERRANO	VOCAL	Dominical
DON AMANCIO LÓPEZ SEIJAS	PRESIDENTE	Independiente
DON JOSEP ANTONI DURAN I LLEIDA	VOCAL	Independiente
TCI ADVISORY SERVICES LLP	VOCAL	Dominical
DOÑA IRENE CANO PIQUERO	VOCAL	Independiente

% de consejeros ejecutivos	0,00
% de consejeros dominicales	40,00
% de consejeros independientes	60,00
% de consejeros otros externos	0,00

El 22 de diciembre de 2020, D. Jordi Hereu Boher presentó su dimisión como miembro del Consejo de Administración de Aena y, en consecuencia, como miembro de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, debido a su nuevo nombramiento como Presidente en otra compañía que limitaba su tiempo disponible para compatibilizar su cargo como Consejero de Aena. En su lugar, se nombró a Dña. Irene Cano Piquero como nuevo miembro de esta Comisión.

Explique las funciones, incluyendo, en su caso, las adicionales a las previstas legalmente, que tiene atribuidas esta comisión, y describa los procedimientos y reglas de organización y funcionamiento de la misma. Para cada una de estas funciones, señale sus actuaciones más importantes durante el ejercicio y cómo ha ejercido en la práctica cada una de las funciones que tiene atribuidas, ya sea en la ley o en los estatutos o en otros acuerdos sociales.

Las competencias, organización y funcionamiento de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo están definidas en el artículo 24 del Reglamento del Consejo de Administración, y de manera resumida son las siguientes:
Composición
La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo se constituye como un órgano interno con facultades de evaluación y control del gobierno corporativo de la Sociedad y debe estar compuesta por 5 miembros, que deberán ser Consejeros Externos, Independientes y serán designados procurando que tengan los conocimientos, aptitudes y experiencia adecuados a las funciones que estén llamados a desempeñar, debiendo ser el Presidente de la misma un Consejero Independiente, y la designación de los miembros se efectuará por el Consejo de Administración por mayoría absoluta.
El Secretario de la Comisión podrá ser uno de sus miembros o bien el Secretario o Vicesecretario del Consejo de Administración. En este último caso el Secretario podrá no tener el carácter de miembro de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo.
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.
- Evaluar las competencias, conocimientos y experiencia necesarios en el Consejo de Administración y definir las funciones y aptitudes necesarias en los candidatos que deban cubrir cada vacante, y evaluar el tiempo y dedicación precisos para que puedan desempeñar bien su cometido, y elevar al Consejo de Administración las propuestas de nombramiento de Consejeros Independientes para su designación por cooptación o para su sometimiento a la decisión de la Junta General de Accionistas, así como las propuestas para la reelección o separación de dichos Consejeros por la Junta General de Accionistas, debiendo dejar constancia de la justificación de la adecuación del candidato.
- Informar las propuestas de nombramiento de los restantes Consejeros para su designación por cooptación o para su sometimiento a la decisión de la Junta General de Accionistas, así como las propuestas para su reelección o separación por la Junta General de Accionistas.
- Verificar anualmente el cumplimiento de la política de selección de Consejeros realizada por el Consejo de Administración, informando de ello en el informe anual de gobierno corporativo.
- Informar las propuestas de nombramiento y separación de altos directivos y proponer al Consejo de Administración las condiciones básicas de sus contratos.
- Examinar y organizar la sucesión del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la sociedad.
- Revisar periódicamente la política de remuneraciones aplicada a los Consejeros y altos directivos, y verificar que la política de remuneraciones se aplica adecuadamente.
- Determinar el régimen de retribución complementaria del Presidente y del Consejero Delegado. La retribución básica, que constituye la retribución mínima obligatoria, se fijará por el Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas.
- Informar de los planes de incentivos.

- Elaborar y verificar la información sobre remuneraciones de los Consejeros y altos directivos contenida en los distintos documentos corporativos, incluidos, el informe anual de gobierno corporativo y el informe anual sobre remuneraciones de los Consejeros.
- Proponer las oportunas modificaciones del presente Reglamento al Consejo de Administración; examinar el cumplimiento de los reglamentos internos (incluyendo los códigos internos de conducta) y de las reglas de gobierno corporativo; revisar periódicamente la política y la estrategia de responsabilidad corporativa, asegurando que se enfoquen a alcanzar una mayor sostenibilidad social y ambiental y en especial impulsar una estrategia coordinada para la acción social, el patrocinio y mecenazgo coherente con las políticas de la Sociedad; y coordinar el proceso de reporte de la información no financiera y sobre diversidad, respecto, entre otros a cuestiones medioambientales, sociales, éticas, relativas al personal y respecto a los Derechos Humanos o diversidad.
- Velar por que los eventuales conflictos de intereses no perjudiquen la independencia del asesoramiento externo prestado a la Comisión.
- Apoyar y asegurar la contribución de Aena a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas.

Funcionamiento
- La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo se reunirá cuantas veces sean necesarias, a juicio de su Presidente, para el ejercicio de sus competencias. También se reunirá cuando lo soliciten, como mínimo, dos (2) de sus miembros y cada vez que el Consejo de Administración solicite la emisión de un informe o la aprobación de propuestas en el ámbito de sus competencias y siempre que, a juicio del Presidente de esta comisión, resulte conveniente para el buen desarrollo de sus fines, pudiendo el Presidente del Consejo de Administración y el Consejero Delegado solicitar reuniones informativas de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, con carácter excepcional.
- La Comisión quedará válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, la mayoría de sus miembros y los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes (presentes o representados) a la sesión, siendo dirimente el voto del Presidente en caso de empate en la votación.

[CONTINÚA APARTADO H]

Comisión Ejecutiva		
Nombre	Cargo	Categoría
DON MAURICI LUCENA BETRIU	PRESIDENTE	Ejecutivo
DOÑA ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA	VOCAL	Dominical
DON FRANCISCO FERRER MORENO	VOCAL	Dominical
DON JAIME TERCEIRO LOMBA	VOCAL	Independiente
TCI ADVISORY SERVICES LLP	VOCAL	Dominical

% de consejeros ejecutivos	20,00
% de consejeros dominicales	60,00
% de consejeros independientes	20,00
% de consejeros otros externos	0,00

Explique las funciones que tiene delegadas o atribuidas esta comisión distintas a las que ya hayan sido descritas en el apartado C.1.9, y describa los procedimientos y reglas de organización y funcionamiento de la misma. Para cada una de estas funciones, señale sus actuaciones más importantes durante el ejercicio y cómo ha ejercido en la práctica cada una de las funciones que tiene atribuidas, ya sea en la ley, en los estatutos sociales o en otros acuerdos societarios.

Funciones, organización y funcionamiento: (Artículo 22 del Reglamento del Consejo)
"[...]
(ii) Competencias
5. Sin perjuicio de la delegación de facultades en favor del Presidente del Consejo de Administración y, en su caso, del Consejero Delegado o del Vicepresidente del Consejo de Administración, la Comisión Ejecutiva tendrá capacidad decisoria de ámbito general y, consecuentemente, con delegación expresa de todas las facultades 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 este Reglamento.
(iii) Funcionamiento
6. La Comisión Ejecutiva se reunirá con la frecuencia necesaria, a juicio del Presidente o siempre que lo soliciten tres de sus miembros.
7. La Comisión Ejecutiva quedará válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, más de la mitad de sus miembros.

8. Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes (presentes o representados) a la sesión, siendo dirimente el voto del Presidente en caso de empate en la votación.
(iv) Relaciones con el Consejo de Administración
9. El Consejo de Administración tendrá conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la Comisión Ejecutiva y todos sus miembros recibirán copia de las actas de las reuniones de la Comisión Ejecutiva".

Las actuaciones llevadas a cabo por la Comisión Ejecutiva en las 4 reuniones celebradas en 2020 han sido actuaciones encaminadas a agilizar los trámites para poder proveer a la Compañía de los recursos financieros necesarios para afrontar la situación de incertidumbre a futuro y contar con los recursos suficientes que permitieran continuar con la actividad operativa ordinaria, para poder hacer frente a la crisis provocada por el Covid-19.

Para ello se adoptó la medida de autorizar al Consejero Delegado, de forma solidaria, para que pudiera suscribir cuantos documentos públicos o privados, incluidos de subsanación y aclaración, fueran necesarios para la adopción de medidas en relación al endeudamiento de la Compañía.

Igualmente, y también debido a la crisis provocada por el Covid-19, se consideró necesario flexibilizar el régimen de contratación de la Compañía, al objeto de poder realizar de forma ágil e inmediata las nuevas contrataciones, modificaciones o resoluciones de los contratos vigentes que necesarios, con la finalidad de reducir costes y modificar el objeto de los contratos adaptándolos a la nueva situación y reducir, eventualmente, costes operativos, por lo que la Comisión acordó delegar en el Consejero Delegado las competencias que se reservan al Consejo de Administración en materia de contratación, durante un plazo de tres meses o mientras durara el Estado de Alarma, si este plazo fuera mayor, sin perjuicio de que el Consejo de Administración mantuviera sus competencias en esta materia y se informara de los acuerdos adoptados con la máxima celeridad y, al menos, en el primer Consejo de Administración que se celebrara con posterioridad a la adopción de los mismos.

En otra de las reuniones, también con motivo del fuerte impacto económico a nivel global y su repercusión en los niveles de tráfico aéreo, Aena apreció la necesidad de aprobar un incentivo extraordinario con el objetivo de estimular la reanudación del tráfico y fomentar el tráfico entre el 1 de julio de 2020 y el 31 de marzo de 2021, en aras de lograr un mayor beneficio para la Compañía. Por ello, la Comisión acordó, por unanimidad, la aprobación del incentivo comercial extraordinario COVID-19.

Finalmente, en las 2 últimas reuniones se acordaron los inicios y adjudicaciones de varios expedientes de contratación que, por su especial relevancia, era conveniente aprobar antes de la celebración del Consejo de Administración de esos meses.

C.2.2 Complete el siguiente cuadro con la información relativa al número de consejeras que integran las comisiones del consejo de administración al cierre de los últimos cuatro ejercicios:

	Número de consejeras							
	Ejercicio 2020		Ejercicio 2019		Ejercicio 2018		Ejercicio 2017	
	Número	%	Número	%	Número	%	Número	%
Comisión de Auditoría	2	40,00	2	40,00	1	20,00	1	20,00
Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	1	20,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Comisión Ejecutiva	1	20,00	1	20,00	1	20,00	2	40,00

C.2.3 Indique, en su caso, la existencia de regulación de las comisiones del consejo, el lugar en que están disponibles para su consulta, y las modificaciones que se hayan realizado durante el ejercicio. A su vez, se indicará si de forma voluntaria se ha elaborado algún informe anual sobre las actividades de cada comisión.

La regulación de las comisiones del Consejo se encuentra recogida en los siguientes preceptos:
- Comisión Ejecutiva: Artículo 22 del Reglamento del Consejo de Administración y artículo 42 de los Estatutos Sociales.
- Comisión de Auditoría: Artículo 23 del Reglamento del Consejo de Administración y artículo 43 de los Estatutos Sociales.
- Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo: Artículo 24 del Reglamento del Consejo de Administración y artículo 44 de los Estatutos Sociales.

El lugar en el que dicha regulación está disponible es:
http://www.aena.es/csee/Satellite/Accionistas/es/Page/1237572367889//Informacion-general.html
http://www.aena.es/csee/Satellite/Accionistas/es/Page/1237568522634//Gobierno-corporativo.html

Las comisiones de Auditoría y la de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo han elaborado una memoria sobre las actividades de las comisiones durante el ejercicio 2020, que han sido publicadas en la página web de la sociedad:
http://www.aena.es/csee/Satellite/Accionistas/es/Page/1445443644778/1237568522634/Otros-informes.html

D. OPERACIONES VINCULADAS Y OPERACIONES INTRAGRUPO

D.1. Explique, en su caso, el procedimiento y órganos competentes para la aprobación de operaciones con partes vinculadas e intragrupo.

El artículo 5.4.(xx) del Reglamento del Consejo de Administración reserva al Consejo de Administración la competencia para aprobar, previo Informe de la Comisión de Auditoría, las operaciones que la Sociedad o sociedades de su grupo realicen con Consejeros o con accionistas titulares, de forma individual o concertadamente con otros, de una participación significativa, incluyendo accionistas representados en el Consejo de Administración de la Sociedad o de otras sociedades que formen parte del mismo grupo o con personas a ellos vinculadas. Los Consejeros afectados o que representen o estén vinculados a los accionistas afectados deberán abstenerse de participar en la deliberación y votación del acuerdo en cuestión. Solo se exceptuarán de esta aprobación las operaciones que reúnan simultáneamente las tres características siguientes:
a) Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén básicamente estandarizadas y se apliquen en masa a un elevado número de clientes.
b) Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio del que se trate.
c) Que su cuantía no supere el uno por ciento de los ingresos anuales de la Sociedad.

Por su parte, el artículo 38 del Reglamento del Consejo de Administración dispone que:

"1. El Consejo de Administración conocerá de las operaciones que la Sociedad realice, directa o indirectamente, con consejeros, con accionistas significativos o representados en el Consejo o con personas a ellos vinculadas. La realización de dichas operaciones o transacciones requerirá la autorización del Consejo de Administración, previo informe favorable de la Comisión de Auditoría, que deberá ser aprobada con el voto favorable de, al menos, el ochenta por ciento (80%) de los Consejeros, presentes o representados, en la referida reunión.
Los Consejeros a los que afecten las mencionadas operaciones, además de no ejercer ni delegar su derecho de voto, deberán ausentarse de la sala de reuniones mientras el Consejo de Administración delibera y vota sobre ella.
2. La autorización prevista en el apartado anterior no será precisa, sin embargo, cuando se refiera a operaciones que cumplan simultáneamente las tres condiciones siguientes:
(i) Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén básicamente estandarizadas y se apliquen habitualmente a los clientes que contraten el tipo de producto o servicio de que se trate.
(ii) Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio del que se trate o, cuando las operaciones se refieran a bienes o servicios en los que no existen tarifas establecidas, en condiciones habituales de mercado, semejantes a las aplicadas en relaciones comerciales mantenidas con clientes de similares características.
(iii) Que su cuantía no supere el uno por ciento (1 %) de los ingresos anuales de la Sociedad.
Si se cumplen estas condiciones, los Consejeros afectados no estarán obligados a informar de dichas operaciones ni a recabar preventivamente al consejo su autorización.
3. Las indicadas operaciones se valorarán desde el punto de vista de la igualdad de trato y de las condiciones de mercado, y se recogerán en el informe anual de gobierno corporativo y en la información pública periódica en los términos previstos en la normativa aplicable.
4. Excepcionalmente, cuando razones de urgencia así lo aconsejen, las operaciones vinculadas podrán autorizarse por la Comisión Ejecutiva, con posterior ratificación del Consejo de Administración".

Además de lo establecido en el reglamento del Consejo existe un "Procedimiento interno para la aprobación de las operaciones vinculadas", que fue revisado favorablemente por la Comisión de Auditoría y aprobado posteriormente por el Consejo de Administración en su reunión de 24 de octubre de 2017.

D.2. Detalle aquellas operaciones significativas por su cuantía o relevantes por su materia realizadas entre la sociedad o entidades de su grupo, y los accionistas significativos de la sociedad:

Nombre o denominación social del accionista significativo	Nombre o denominación social de la sociedad o entidad de su grupo	Naturaleza de la relación	Tipo de la operación	Importe (miles de euros)
ENAIRE	AENA, S.M.E., S.A.	Contractual	Prestación de servicios	495
ENAIRE	AENA, S.M.E., S.A.	Contractual	Recepción de servicios	113.346

Nombre o denominación social del accionista significativo	Nombre o denominación social de la sociedad o entidad de su grupo	Naturaleza de la relación	Tipo de la operación	Importe (miles de euros)
ENAIRE	AENA, S.M.E., S.A.	Contractual	Acuerdos de financiación: préstamos	37.688
ENAIRE	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL, S.M.E., S.A.	Contractual	Prestación de servicios	937
ENAIRE	SOCIEDAD CONCESIONARIA AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA, S.M.E., S.A.	Contractual	Recepción de servicios	293

Las operaciones significativas de Aena, S.M.E., S.A. con Enaire son las relativas a:
- Servicios auxiliares y de apoyo asociados necesarios para la prestación del servicio ATS y CNS, incluidos en el "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y AENA".
- Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y AENA";
- Contrato de reconocimiento de deuda financiera entre AENA S.M.E., S.A. y su matriz ENAIRE;
- Acuerdo de prestación de servicio de verificación en vuelo;
- Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y AIRM".

Las cuantías relativas a "recepción de servicios" y "acuerdos de financiación: préstamos", deberían reflejarse en negativo.

D.3. Detalle las operaciones significativas por su cuantía o relevantes por su materia realizadas entre la sociedad o entidades de su grupo, y los administradores o directivos de la sociedad:

Nombre o denominación social de los administradores o directivos	Nombre o denominación social de la sociedad o entidad de su grupo	Vínculo	Naturaleza de la operación	Importe (miles de euros)
Sin datos				N.A.

Ningún miembro del Consejo de Administración, ningún otro miembro de la alta dirección de la sociedad, ninguna persona representada por un consejero o miembro de la alta dirección, ni ninguna sociedad donde sean consejeros, miembros de la alta dirección o accionistas significativos dichas personas ni personas con las que tengan acción concertada o que actúen a través de personas interpuestas en las mismas, ha realizado transacciones inhabituales o relevantes con las sociedad.

D.4. Informe de las operaciones significativas realizadas por la sociedad con otras entidades pertenecientes al mismo grupo, siempre y cuando no se eliminen en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados y no formen parte del tráfico habitual de la sociedad en cuanto a su objeto y condiciones.

En todo caso, se informará de cualquier operación intragrupo realizada con entidades establecidas en países o territorios que tengan la consideración de paraíso fiscal:

Denominación social de la entidad de su grupo	Breve descripción de la operación	Importe (miles de euros)
Sin datos		N.A.

No aplica

D.5. Detalle las operaciones significativas realizadas entre la sociedad o entidades de su grupo y otras partes vinculadas, que no hayan sido informadas en los epígrafes anteriores.

Denominación social de la parte vinculada	Breve descripción de la operación	Importe (miles de euros)
INECO	Recepción de servicios y adquisición de inmovilizado	6.042
ISDEFE	Recepción de servicios y adquisición de inmobilizado	3.669
AEMET	Recepción de servicios	11.033
SENASA	Recepción de servicios	1.210
AMP	Prestación de servicios	4.023
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS (CSIC)	Donación para colaborar en la investigación del Covid-19	2.000

Todas las cuantías relativas a "Recepción de servicios" y "adquisición de inmobilizado" deberían reflejarse en negativo

D.6. Detalle los mecanismos establecidos para detectar, determinar y resolver los posibles conflictos de intereses entre la sociedad y/o su grupo, y sus consejeros, directivos o accionistas significativos.

A efectos de lo establecido en este apartado, se entiende por personas vinculadas las personas a que se refiere el artículo 231 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital.
CONSEJEROS. Las situaciones de conflicto de interés que puedan afectar a los consejeros de la sociedad están reguladas en el artículo 29 del Reglamento del Consejo de Administración, del que cabe destacar las siguientes obligaciones:
Los Consejeros no podrán realizar transacciones con la Sociedad, excepto que se trate de operaciones ordinarias hechas en condiciones estándar para los clientes y de escasa relevancia, entendiendo por tales aquéllas cuya información no sea necesaria para expresar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la entidad.
Ningún Consejero, ni persona vinculada a éste, podrá desarrollar actividades por cuenta propia o cuenta ajena que entrañen una competencia efectiva, sea actual o potencial, con la Sociedad o que, de cualquier otro modo, le sitúe en un conflicto permanente con los intereses de la Sociedad.

Los Consejeros deberán abstenerse de participar en la deliberación y votación de acuerdos o decisiones en las que él o una persona vinculada tenga un conflicto de intereses, directo o indirecto, salvo aquellos acuerdos o decisiones que le afecten en su condición de administrador, tales como su designación o revocación para cargos en el Consejo de Administración u otros de análogo significado.
Ningún Consejero ni persona vinculada a este podrá realizar, directa o indirectamente, operaciones o transacciones profesionales o comerciales con la Sociedad ni con cualquiera de las sociedades de su grupo cuando dichas operaciones no cumplan simultáneamente las condiciones establecidas en el artículo 38 del Reglamento del Consejo de Administración, referido a las operaciones vinculadas, a no ser que se informe anticipadamente al Consejo de Administración y éste, apruebe la transacción, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.4 (xx) del Reglamento del Consejo de Administración.
Los Consejeros están obligados a comunicar al Consejo de Administración cualquier situación de conflicto de interés, directo o indirecto, que pudiera tener con el interés de la Sociedad. En caso de conflicto, el Consejero afectado se abstendrá de intervenir en la operación a que el conflicto se refiere.
No obstante, lo anterior, la Sociedad podrá dispensar las prohibiciones contenidas en los párrafos anteriores en casos singulares autorizando la realización por parte de un Consejero o una persona vinculada de una determinada transacción con la Sociedad, el uso de ciertos activos sociales, el aprovechamiento de una concreta oportunidad de negocio, la obtención de una ventaja o remuneración de un tercero. La autorización deberá ser necesariamente acordada por la Junta General cuando tenga por objeto la dispensa de la prohibición de obtener una ventaja o remuneración de un tercero, o afecte a una transacción cuyo valor sea superior al diez (10) por ciento de los activos sociales. En los demás casos, la autorización podrá ser también otorgada por el Consejo de Administración siempre que quede garantizada la independencia de los Consejeros que la concedan respecto del Consejero dispensado, y será preciso asegurar la inocuidad de la operación autorizada para el patrimonio social o, en su caso, su realización en condiciones de mercado y la transparencia del proceso.
La obligación de no competir con la Sociedad sólo podrá ser objeto de dispensa en el supuesto de que no quepa esperar daño para la Sociedad o el que quepa esperar se vea compensado por los beneficios que prevén obtenerse de la dispensa. Dicha dispensa se concederá mediante un acuerdo expreso y separado de la Junta General.
MECANISMOS DE IDENTIFICACIÓN Y RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS. El referido artículo 29 del Reglamento del Consejo de Administración dispone que los Consejeros deberán informar a la Sociedad, a través de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, de todos los puestos que desempeñen y de las actividades que realicen en otras sociedades o entidades, de los cambios significativos en su situación profesional, de las reclamaciones judiciales, administrativas o de cualquier otra índole que por su importancia pudieran incidir gravemente en la reputación de la Sociedad y, en general, de cualquier hecho o situación que pueda resultar relevante para su actuación como administrador de la Sociedad.
Los Consejeros no podrán, salvo autorización expresa del Consejo de Administración, previo informe del Comité de Nombramientos Retribuciones y Gobierno Corporativo, formar parte de más de cinco (5) Consejos de Administración, excluyendo (i) los Consejos Administración de sociedades que formen parte del mismo grupo que la Sociedad; (ii) los Consejos de Administración de sociedades familiares o patrimonios de los Consejeros o sus familiares; y (iii) los Consejos de los que formen parte por su relación profesional. Determina asimismo el Reglamento que no podrán formar parte de más de tres (3) Consejos de Administración de otras sociedades cuyas acciones se encuentren admitidas a negociación en bolsa de valores nacionales o extranjeras.
Dado que ningún Consejero, ni persona vinculada a éste, podrá realizar directa o indirectamente operaciones o transacciones profesionales o comerciales con la Sociedad ni con cualquiera de las sociedades de su grupo cuando dichas operaciones no cumplan simultáneamente las condiciones antes indicadas, se exige como mecanismo que el Consejero informe previamente al Consejo de Administración de la transacción profesional o comercial que quiera realizar

[CONTINÚA EN APARTADO H]

D.7. Indique si la sociedad está controlada por otra entidad en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio, cotizada o no, y tiene, directamente o a través de sus filiales, relaciones de negocio con dicha entidad o alguna de sus filiales (distintas de las de la sociedad cotizada) o desarrolla actividades relacionadas con las de cualquiera de ellas.

[√] Sí
[ ] No

Indique si ha informado públicamente con precisión acerca de las respectivas áreas de actividad y eventuales relaciones de negocio entre por un lado, la sociedad cotizada o sus filiales y, por otro, la sociedad matriz o sus filiales:

[√] Sí
[ ] No

Informe de las respectivas áreas de actividad y las eventuales relaciones de negocio entre, por un lado, la sociedad cotizada o sus filiales y, por otro, la sociedad matriz o sus filiales, e identifique dónde se ha informado públicamente sobre estos aspectos

Se informa y publica en el Informe de Gestión que acompaña Cuentas Anuales Individuales y Consolidadas y en el epígrafe D.2 del IAGC.

Identifique los mecanismos previstos para resolver los eventuales conflictos de intereses entre la otra sociedad dominante de la cotizada y las demás empresas del grupo:

Mecanismos para resolver los eventuales conflictos de intereses

Explicado en el epígrafe D.1 del IAGC

E. SISTEMAS DE CONTROL Y GESTION DE RIESGOS

E.1. Explique el alcance del Sistema de Control y Gestión de Riesgos de la sociedad, incluidos los de naturaleza fiscal:

Aena tiene implantado un Sistema de Control y Gestión de Riesgos (en lo sucesivo, el Sistema de Gestión de Riesgos o el Sistema) que categoriza los riesgos estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento (incluyendo los de la normativa fiscal) y de información, priorizándolos conforme a su criticidad en función de su impacto (económico, operativo y reputacional) y probabilidad de ocurrencia.
Este Sistema desarrolla los principios definidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos aprobada por el Consejo de Administración de Aena y cuya última actualización fue realizada en diciembre de 2020.
El objeto de la Política de Control y Gestión de Riesgos es asegurar un marco general adecuado de control y gestión de las amenazas e incertidumbres de cualquier naturaleza que pudiesen afectar a Aena, considerando los distintos tipos de riesgos financieros y no financieros a los que se enfrenta la Sociedad que incluyen, en la medida que sean significativos, riesgos operativos, tecnológicos, legales, sociales, medioambientales, políticos, reputacionales (incluidos los relacionados con la corrupción) y económicos, de los pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.
Todos los riesgos identificados son categorizados y priorizados en el Mapa de Riesgos corporativo. Cada riesgo está gestionado, al menos, por una Dirección Corporativa, responsable de documentar su gestión de acuerdo a los parámetros definidos y aprobados en la Política de Control y Gestión de Riesgos, orientados a:

- Contribuir al logro de los objetivos estratégicos.
- Defender los derechos de los accionistas y de cualquier otro grupo de interés significativo de Aena.
- Proteger la solidez financiera y la sostenibilidad de Aena.
- Facilitar el desarrollo de las operaciones en los términos de seguridad y calidad previstos.
- Proteger la reputación de Aena.

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

El Sistema de Gestión de Riesgos de Aena es un modelo de control y gestión de riesgos basado en diferentes niveles y 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 de control interno COSO III y comprende las siguientes etapas:

1) Identificación de riesgos
2) Evaluación de riesgos
3) Gestión de riesgos
4) Reporte y monitorización de los riesgos
5) Actualización de riesgos
6) Supervisión del sistema de control y gestión de riesgos

Los riesgos inherentes al desarrollo internacional de Aena forman parte integral de su Sistema de Gestión de Riesgos. Los principios fundamentales de la gestión de riesgos aplicables en las filiales London Luton Airport Operations Ltd. (LLAOL) y Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) 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.

E.2. Identifique los órganos de la sociedad responsables de la elaboración y ejecución del Sistema de Control y Gestión de Riesgos, incluido el fiscal:

Los roles y responsabilidades de las áreas involucradas en la gestión de riesgos se establecen en la Política de Control y Gestión de Riesgos, de la forma descrita a continuación:

· 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 de gestión de riesgos adecuado y efectivo.

· La Comisión de Auditoría supervisa y evalúa el Sistema de Gestión de Riesgos, asegurándose de 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, así como las actividades mitigadoras, proponiendo y reportando los indicadores para su seguimiento, estableciendo planes de acción para mitigar los riesgos e 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; homogeneizando y consolidando informes relativos a la identificación y evaluación de riesgos y sus correspondientes indicadores, actividades mitigadoras y planes de acción, elaborados por las áreas corporativas y operativas de la Sociedad; y reportando al Comité de Dirección y a la Comisión de Auditoría de Aena.

E.3. Señale los principales riesgos, incluidos los fiscales y en la medida que sean significativos los derivados de la corrupción (entendidos estos últimos con el alcance del Real Decreto Ley 18/2017), que pueden afectar a la consecución de los objetivos de negocio:

Los objetivos de negocio de Aena pueden verse afectados por una variedad de riesgos inherentes a su actividad, el entorno en el que opera y su marco regulatorio, así como por determinados riesgos financieros. Se indican a continuación los riesgos principales:
• La actividad de Aena continúa muy condicionada por los impactos derivados de la pandemia COVID-19. Los efectos de la crisis empezaron a materializarse a finales del mes de febrero de 2020, con la cancelación de los vuelos con los principales países afectados por la pandemia en aquel momento. Las restricciones al transporte y la movilidad consecuencia de la entrada en vigor del Estado de Alarma en España así como la evolución de la situación epidemiológica marcada por la aparición de sucesivos rebrotes hasta la finalización del año, han afectado a la evolución del tráfico aéreo y a la actividad de Aena. Los efectos negativos derivados de los impactos y la situación de incertidumbre generada por la evolución de la pandemia producida por el COVID-19 ha tenido especial incidencia en los siguientes ámbitos:

- Salud de los trabajadores: adoptando medidas para garantizar que los trabajadores presten sus servicios en condiciones adecuadas de seguridad y salud.

- Operativos: impactos derivados de los nuevos escenarios de continuidad operativa, tanto de ajuste como de reinicio progresivo de la actividad en función de la demanda, implantando al mismo tiempo las medidas necesarias para garantizar la seguridad sanitaria en los aeropuertos.

- Financieros: la drástica reducción del tráfico aéreo y la práctica paralización del negocio comercial en la red de aeropuertos conlleva una reducción de ingresos que podría conducir a tensiones de liquidez y afectar a la solvencia de la organización, la valoración de sus activos y el cumplimiento de las ratios financieras.

- Legal y regulatorio: relacionado con la incertidumbre sobre la interpretación de la legislación en el contexto de crisis y adecuación a los nuevos requerimientos legales, que podrían conllevar un incremento de la litigiosidad.

•El negocio de Aena está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas. En este sentido, y agravado por los efectos de la pandemia COVID-19, Aena puede verse afectada por factores macroeconómicos, políticos o de otra índole con impacto negativo en España y otros países, tanto aquellos que son origen/destino del tráfico como otros que son destinos turísticos competidores. Entre estos factores externos con impacto en el negocio aeronáutico se incluyen los riesgos derivados de la dependencia de compañías aéreas, posibles quiebras y fusiones de aerolíneas en un contexto de crisis así como la competencia de nuevos medios de transporte o aeropuertos alternativos.

• Tras la salida del Reino Unido de la Unión Europea (Brexit), se siguen considerando los siguientes riesgos, cuya concreción final está sujeta a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan adoptar a partir del 1 de enero de 2021:
- Impactos relacionados con cambios en la propiedad y control de las aerolíneas y su regulación, que puedan afectar a sus operaciones en la Unión Europea.
- Modificaciones en el marco tarifario.
- Evolución económica adversa y otras restricciones que pudieran provocar una reducción de los flujos turísticos provenientes del Reino Unido y/o la actividad del aeropuerto de Luton, incluidos los derivados de la evolución de la Libra frente al Euro.
- Inversiones, gastos y dificultades operativas causados por la reconfiguración de los flujos de pasajeros en los aeropuertos.
• Aena está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la actividad comercial. Los ingresos comerciales se ven afectados tanto por el volumen de pasajeros como por la mayor o menor capacidad de gasto de éstos. Adicionalmente, los cambios de tendencia en el consumo que afectan al sector y al mix de pasajeros, agravado por la reducción del tráfico aéreo, ha provocado un empeoramiento del negocio comercial en los aeropuertos, dando lugar a una mayor concentración de operadores comerciales, riesgos de impago y abandono de contratos.

• Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos (expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.

• Aena opera en un sector regulado, y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de Aena. En particular, dicha regulación afecta al negocio aeronáutico en los siguientes aspectos:

- Gestión de la red de aeropuertos con criterios de servicio público.
- Régimen de tarifas aeroportuarias.
- Medidas de seguridad aeroportuaria (security).
- Seguridad operativa (safety).
- Asignación de franjas horarias (slots).

El Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2017-2021, de acuerdo con la Ley 18/2014, establece obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones al Ingreso Máximo Anual por Pasajero. El proceso de consultas del nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (DORA II) se está desarrollando, lo que podría conllevar cambios en sus tarifas e impactos derivados del nuevo contexto regulatorio.

[CONTINÚA APARTADO H]

E.4. Identifique si la entidad cuenta con niveles de tolerancia al riesgo, incluido el fiscal:

El Comité de Dirección Ejecutivo identifica periódicamente los riesgos que amenazan el cumplimiento de los objetivos empresariales y lleva a cabo una evaluación de su criticidad basada en su impacto y probabilidad de ocurrencia entendidos como:

- Impacto: Daño que supondría para los objetivos de Aena que el riesgo se concretara en un suceso cierto. Para la evaluación de los riesgos se consideran los distintos tipos de impacto posibles de cada riesgo:

- Económico: el impacto se manifiesta a través de la pérdida de beneficios o daño patrimonial.
- Operacional: a través de la dificultad temporal o la imposibilidad de realizar actividades en determinadas áreas, aeropuertos o de poder prestar ciertos servicios a los clientes.
- Reputacional: a través de la posible pérdida de prestigio en los grupos de interés, fundamentalmente en aquellos que tienen una influencia significativa en el negocio como clientes, reguladores, empleados, entidades financieras o inversores.

- Probabilidad de ocurrencia: Probabilidad de que el riesgo se concrete en un suceso cierto una vez considerados los controles implantados para mitigar el riesgo.

Esta evaluación queda reflejada en el Mapa de Riesgos corporativo, que es revisado por la Comisión de Auditoría y aprobado por el Consejo de Administración, al menos, anualmente.

El Sistema de Gestión de Riesgos de Aena establece que cada riesgo del Mapa de Riesgos corporativo, incluido el de cumplimiento de la normativa fiscal, tenga asociados indicadores clave de seguimiento, para los cuales se determinan umbrales de tolerancia (límites máximos y/o mínimos aceptados por cada indicador) con el objetivo de mantener el impacto o la probabilidad de ocurrencia del riesgo en los niveles definidos como aceptables. Cuando se sobrepasan los umbrales de tolerancia establecidos debe evaluarse la necesidad de diseñar y ejecutar planes de acción específicos.

E.5. Indique qué riesgos, incluidos los fiscales, se han materializado durante el ejercicio:

Los principales riesgos identificados en el Sistema de Gestión de Riesgos de la Sociedad se detallan en el apartado E.3 del presente informe.

Durante el ejercicio se han materializado riesgos propios de la actividad, del modelo de negocio y del entorno donde opera Aena. Los sistemas de control, políticas y procedimientos establecidos por la Sociedad han permitido gestionar los riesgos de forma adecuada.

Entre los riesgos materializados total o parcialmente, cabe destacar los siguientes:

• El impacto de la pandemia COVID-19 en la actividad de Aena comenzó a finales del mes de febrero de 2020 y se agravó durante el mes de marzo, cuando se decretó el Estado de Alarma en España que limitó la libre circulación de personas, introdujo medidas restrictivas al transporte y suspendió la apertura al público de la mayor parte de locales y comercios minoristas. La vigencia del Estado de Alarma en España finalizó el 21 de junio, quedando permitida la movilidad sin restricciones dentro de las fronteras nacionales y, el 30 de junio, el Gobierno levantó las restricciones de viaje con los países asociados al espacio Schengen y de la UE, comenzando a reabrir gradualmente sus fronteras y registrándose una limitada recuperación de la actividad durante los meses de verano. Esta tendencia se vio truncada a partir de septiembre como consecuencia del nuevo empeoramiento de la situación epidemiológica y a la aparición de rebrotes. Como consecuencia de esta situación, se ha producido una drástica reducción del tráfico aéreo en relación al ejercicio 2019 y la práctica paralización del negocio comercial.

En los aeropuertos gestionados por la Sociedad matriz, se ha registrado en 2020 un volumen de pasajeros de 75,8 millones (275,2 millones en 2019), que representa una caída interanual del 72,3%. El comportamiento de los aeropuertos de Luton y de Brasil ha sido similar, aunque la evolución del tráfico ha sido diferente dependiendo de las regiones y su tipo de operativa. El Aeropuerto de Luton ha perdido 12,5 millones de pasajeros en el año 2020 que representa una caída interanual del 69,6%. Por lo que se refiere a los aeropuertos de Brasil, ubicados en la parte oriental del continente, si bien se vieron gravemente afectados al inicio de pandemia (han perdido 6,3 millones de pasajeros en 2020, lo que supone una caída interanual del 45,7%), se han visto favorecidos por el buen comportamiento del tráfico doméstico.

En lo relativo al negocio comercial, desde el 21 de junio se reinició progresivamente la actividad comercial en los aeropuertos de la red y, acompañando a la reapertura, Aena ha puesto en marcha en los aeropuertos de la red diversas medidas encaminadas a facilitar a los pasajeros el paso por las zonas comerciales, tiendas y establecimientos de restauración en condiciones de seguridad, cumpliendo las indicaciones sanitarias dictadas en cada momento por las autoridades, dando inicio a negociaciones con los arrendatarios de la actividad comercial para acordar modificaciones en las condiciones contractuales, incluyendo las de las rentas fijas y la renta mínima anual garantizada

Desde un punto de vista financiero, los riesgos de incorrección material relativos al importe recuperable de activos, las provisiones para pérdidas crediticias o los valores razonables, entre otros, han aumentado a causa del mayor nivel de incertidumbre en las estimaciones derivado de la situación económica actual. Además, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja del Grupo se han reducido de forma drástica en 2020. Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia, el Grupo ha desplegado un plan de fortalecimiento de la misma, haciendo uso de las líneas de crédito disponibles y firmando nuevas operaciones de financiación, tomando acciones ante la posibilidad de incumplimiento de covenants y, por tanto, quebrantamiento de la obligación de cumplir con determinadas ratios financieras relativas al resultado de explotación y a la deuda.

Existe además una incertidumbre sobre la recuperación del tráfico a corto plazo, ligado a la evolución de la pandemia y la disponibilidad de una vacuna eficaz. La situación generada por esta pandemia y la crisis económica y sanitaria ha dado lugar a la puesta en marcha de medidas y planes de respuestas en el ámbito sanitario, operativo y financiero que son descritas en el apartado E.6.

· Tras el resultado del referéndum en Reino Unido a favor de su salida de la Unión Europea (Brexit) y su materialización a partir del 31 de enero de 2020 mediante el acuerdo de retirada alcanzado por ambas partes, se consideran los siguientes riesgos cuya concreción final está sujeta a los desarrollos normativos que tanto el Reino Unido como la Unión Europea puedan realizar a partir del 1 de enero de 2021:
- En 2020, el 10,9% (16,3% en 2019) de los pasajeros de la red de aeropuertos de Aena S.M.E., S.A. en España, tuvo su origen/destino en el Reino Unido, cerrando con un descenso del 81,6% respecto a 2019. Factores macroeconómicos tales como un menor crecimiento económico en el Reino Unido y/o la Unión Europea, mayor volatilidad en los mercados de divisas o la introducción de nuevas barreras comerciales pueden afectar al volumen de pasajeros.
- Desde el punto de vista operativo, el riesgo se centra en la legislación europea que impide operar entre países de la Unión Europea a las compañías aéreas sin una mayoría de propiedad y control de titularidad comunitaria y su impacto en las operaciones de las aerolíneas. En este sentido, el acuerdo de retirada de Reino Unido de la Unión Europea contempla el análisis de estos requisitos de propiedad y control de cara a una posible liberalización recíproca de los mismos.

[CONTINÚA EN APARTADO H]

E.6. Explique los planes de respuesta y supervisión para los principales riesgos de la entidad, incluidos los fiscales, así como los procedimientos seguidos por la compañía para asegurar que el consejo de administración da respuesta a los nuevos desafíos que se presentan:

El Sistema de 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.

Como consecuencia de la pandemia provocada por el COVID-19, se inició un periodo de inactividad que provocó una reducción drástica en los niveles de tráfico. Con el objetivo de adaptarse a este brusco descenso de la actividad, la compañía adoptó una serie de medidas operativas, económicas y financieras que permitieran una gestión más eficiente de la actividad, entre las que destacan:

- Ajustar la capacidad y los servicios a las necesidades concretas de la operativa del momento (adaptación de horarios, funcionamiento bajo demanda, el cierre temporal de espacios y terminales, la adecuación de servicios, etc.). Estas medidas, modulables en función de la evolución de la pandemia y los niveles de tráfico, se complementaron con un plan de ahorro de costes al objeto de proteger la caja, basado en la renegociación de los contratos de servicios (seguridad, limpieza, mantenimiento, etc.), la eliminación de gastos y la paralización de nuevas contrataciones no esenciales, en el marco de un Plan de Recuperación Operativo.

- A nivel de financiación, con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez ante la gravedad e incertidumbre de la evolución de la pandemia, el Grupo ha desplegado un plan de fortalecimiento de la misma, haciendo uso de las líneas de crédito disponibles y firmando nuevas operaciones de financiación.
Entre los meses de abril y mayo, con el objetivo de reforzar la liquidez de la Sociedad dominante, Aena S.M.E., S.A. procedió a la firma de préstamos con diversas entidades financieras por un importe conjunto de 2.325,6 millones de euros, alcanzando el objetivo de su plan de reforzamiento de la liquidez en respuesta a los efectos derivados de la propagación del COVID-19.

- Tras las negociaciones mantenidas con las entidades financiadoras de la compañía cuyos contratos incluyen ratios financieras ("covenants"), con fecha 1 de diciembre de 2020 se han obtenido dispensas temporales de cumplimiento ("waivers") hasta, al menos, junio de 2022, de las ratios establecidas en los vigentes contratos de financiación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Instituto de Crédito Oficial (ICO), FMS Wertmanagement AöR (FMS) y Unicaja.

- Con el objetivo de fortalecer la solvencia de la Compañía en las actuales circunstancias, que no permiten evaluar el impacto futuro de la crisis sanitaria del COVID-19 en la economía de los mercados en los que opera, la Junta General de Accionistas aprobó no distribuir el dividendo correspondiente a los resultados del ejercicio 2019 y aplicarlo a reservas.

- Adopción de medidas sanitarias tendentes a evitar la propagación de la Covid-19 y proteger la salud de los trabajadores, proveedores y personal externo. Para ello, se ha facilitado el trabajo no presencial y la asistencia presencial parcial cuando ha sido posible, reorganizando los turnos y siguiendo todas las recomendaciones de las autoridades sanitarias –distancia mínima de seguridad, desinfección de instalaciones, reducción de concentraciones de personas, etc.

- Colaboración y cooperación estrecha con todos los agentes involucrados en la cadena de valor del transporte aéreo (líneas aéreas, agentes de handling, touroperadores, reguladores y supervisores…), buscando soluciones equilibradas y compatibles con la sostenibilidad de la compañía y

su capacidad para revertir una situación como la actual, mediante la puesta en marcha de un esquema de incentivos a compañías aéreas para la recuperación del tráfico, el aplazamiento extraordinario de cobros a clientes y arrendatarios, la exención de rentas fijas durante el período del Estado de Alarma a los operadores de las actividades de alquiler de vehículos y la aplicación de descuentos en arrendamientos para la mayoría de los contratos firmados por compañías aéreas, agentes y empresas mantenedoras de handling, de oficinas, almacenes y mostradores comerciales.

- Para hacer frente a los efectos de la crisis derivada del COVID-19 en la actividad comercial, Aena ha estudiado desde su inicio sus efectos en los distintos contratos negociando y acordando, en su caso, las modificaciones contractuales necesarias.

En relación al resto de riesgos incluidos en el mapa de riesgos, 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.
- Sistema de Cumplimiento normativo.
- Plan de ciberseguridad.
- Planes de recuperación de los sistemas ante desastres (DRPs).
- Modelo organizativo y Política de Seguridad de la Información.
- Revisiones de seguridad TIC bajo norma ISO 27002:2013.
- Estrategia ante el cambio climático (Plan de Acción Climática), análisis de escenarios climáticos y evaluación de necesidades de adaptación en los aeropuertos.
- 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.
- Estrategia de innovación corporativa y colaboración con empresas externas en materia de innovación.
- Planes de autoprotección y procedimientos de contingencia, preparación y respuesta ante emergencias.
- Auditorías externas de seguridad aeroportuaria (safety & security).
- Centro de Gestión de Red y Centros de Gestión Aeroportuaria para comunicación, identificación seguimiento y coordinación incidencias.

[CONTINUA EN APARTADO H]

F. SISTEMAS INTERNOS DE CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS EN RELACIÓN CON EL PROCESO DE EMISIÓN DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA (SCIIF)

Describa los mecanismos que componen los sistemas de control y gestión de riesgos en relación con el proceso de emisión de información financiera (SCIIF) de su entidad.

F.1. Entorno de control de la entidad.

Informe, señalando sus principales características de, al menos:

F.1.1 Qué órganos y/o funciones son los responsables de: (i) la existencia y mantenimiento de un adecuado y efectivo SCIIF; (ii) su implantación; y (iii) su supervisión.

El Sistema de Control Interno de la Información Financiera (en adelante, SCIIF) de AENA es un proceso diseñado para proporcionar una seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera y, específicamente, de las Cuentas Anuales de acuerdo con los principios contables generalmente aceptados.
El modelo de responsabilidades del mismo se articula a través de los siguientes órganos y funciones que desarrollan, mantienen y supervisan el proceso de elaboración de la información financiera:

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN:
Según establece el Reglamento del Consejo de Administración, corresponde al Consejo, entre otras, las siguientes funciones:
- La supervisión del efectivo funcionamiento de las Comisiones que hubiera constituido y de la actuación de los órganos delegados y de los directivos que hubiera designado.
- La formulación de las Cuentas Anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado de la Sociedad, así como las Cuentas y el informe de gestión consolidados, y su presentación a la Junta General de Accionistas.
- 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.
- La aprobación de la información financiera que deba hacer pública la Sociedad periódicamente.
- La determinación de la estrategia fiscal.

COMISIÓN DE AUDITORÍA:
El Consejo de Administración tiene constituida con carácter permanente una Comisión de Auditoría compuesta por cinco Consejeros Externos, como órgano interno de carácter informativo y consultivo, a la que asigna las siguientes funciones en relación con los sistemas de información y control interno:
- Supervisar el proceso de elaboración, presentación y la integridad de la información financiera preceptiva relativa a la Sociedad y, en su caso, al Grupo, y presentar recomendaciones o propuestas al Órgano de Administración, dirigidas a salvaguardar su integridad, revisando el cumplimiento de los requisitos normativos, la adecuada delimitación del perímetro de consolidación y la correcta aplicación de los criterios contables.
- Revisar periódicamente los sistemas de control interno y gestión de riesgos, para que los principales riesgos se identifiquen, gestionen y den a conocer adecuadamente.
- Supervisar la eficacia del control interno de la Sociedad, la Auditoría Interna y los sistemas de gestión de riesgos, así como discutir con el auditor de cuentas las debilidades significativas del Sistema de Control Interno detectadas en el desarrollo de la Auditoría, todo ello sin quebrantar su independencia. A tales efectos, y en su caso, podrán presentar recomendaciones o propuestas al Órgano de Administración y el correspondiente plazo para su seguimiento.
- Establecer y supervisar un mecanismo que permita a los empleados comunicar, de forma confidencial y, si resulta posible y se considera apropiado, anónima las irregularidades de potencial trascendencia, especialmente financieras y contables, que adviertan en el seno de la empresa.

- Velar por la independencia y eficacia de la función de Auditoría Interna; proponer la selección, nombramiento, reelección y cese del responsable del servicio de Auditoría Interna; proponer el presupuesto de ese servicio; aprobar la orientación y sus planes de trabajo, asegurándose de que su actividad esté enfocada principalmente hacia los riesgos relevantes de la Sociedad; recibir información periódica sobre sus actividades; y verificar que la Alta Dirección tenga en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.
- Coordinar y recibir información de los Órganos encargados del Cumplimiento, en relación con las iniciativas de modificación del sistema de cumplimiento normativo general de Aena.
- Revisar la política de cumplimiento normativo y demás políticas y procedimientos para prevenir conductas inapropiadas, así como la supervisión de la gestión del Canal Denuncias y el informe anual sobre el Sistema de Cumplimiento que se elevará al Consejo.

DIRECCIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA:
La Dirección Económico Financiera asegura el diseño y el funcionamiento del control interno garantizando el cumplimiento de los objetivos marcados para asegurar la fiabilidad de la información financiera que se elabora periódicamente.
En el desempeño de sus responsabilidades, la Dirección Económico Financiera se apoya en el área de Control Interno, cuyas funciones son las siguientes:

- Diseñar e implantar el modelo de control interno de la información financiera cuando se produzcan modificaciones en el perímetro de consolidación del Grupo por la toma de control de nuevos componentes, apoyando y supervisando hasta su pleno funcionamiento.
- Identificar, junto con la unidad funcional de gestión, los cambios necesarios en el SCIIF debido a modificaciones de riesgos, en los procesos, o en los sistemas, y como consecuencia, actualizar las matrices de riesgo y control, y sus correspondientes flujogramas.
- Recibir y responder todas las consultas relativas al funcionamiento del SCIIF, bien directamente o con el apoyo de los expertos más adecuados en cada caso.
- Asegurar la homogeneidad del SCIIF en los distintos niveles del Grupo, a través de evaluaciones continuas o puntuales.
- Comprobar la operatividad de los controles y que las evaluaciones y certificaciones estén siendo realizadas.
- Identificar necesidades de formación en control interno, y facilitar la formación necesaria.
- Informar a la Dirección de Auditoría Interna, para su consideración a efectos de actualización de sus programas de revisión, de cualquier cambio en los riesgos, controles, y evidencias en las matrices de riesgo y control, flujogramas y el Manual de Cumplimiento del SCIIF, así como cualquier otra modificación que afecte a su configuración y definición.
- Mantener y actualizar el Manual de Cumplimiento del SCIIF.

Los responsables de los procesos y controles participan en el diseño, revisión y actualización del SCIIF en la parte que les aplica, de manera que su involucración, la labor del área de Control Interno, y la supervisión realizada por Auditoría Interna, permiten que la Dirección Económico Financiera preserve la eficacia y calidad del control interno de la información financiera.

AUDITORÍA INTERNA:
Aena cuenta con una Dirección de Auditoría Interna, que depende organizativamente del Presidente del Consejo de Administración de Aena, y funcionalmente de la Presidenta de la Comisión de Auditoría.
En el Estatuto de Auditoría Interna, se recoge que esta Dirección tiene como misión facilitar al Presidente de la Sociedad y al Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría, el análisis, evaluación y supervisión eficaz de los sistemas de control interno y gestión de riesgos relevantes de la Sociedad.
Entre sus funciones se encuentran supervisar la fiabilidad e integridad de la información financiera, tanto contable como de gestión; los procedimientos para su registro; los sistemas de información; de contabilidad y de tratamiento de datos; y los procedimientos utilizados para comunicar la información que la Sociedad deba suministrar periódicamente en cumplimiento de la normativa aplicable, así como del SCIIF establecido

F.1.2 Si existen, especialmente en lo relativo al proceso de elaboración de la información financiera, los siguientes elementos:

· Departamentos y/o mecanismos encargados: (i) del diseño y revisión de la estructura organizativa; (ii) de definir claramente las líneas de responsabilidad y autoridad, con una adecuada distribución de tareas y funciones; y (iii) de que existan procedimientos suficientes para su correcta difusión en la entidad:

El establecimiento de las bases de la organización corporativa, en orden a garantizar la mayor eficiencia de la misma, es responsabilidad del Consejo de Administración.

La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, compuesta por cinco Consejeros Externos, es la encargada de informar las propuestas de nombramiento y separación de altos directivos y proponer al Consejo de Administración las condiciones básicas de sus contratos.

Durante 2020 se han producido varios cambios en la estructura organizativa de Aena, aprobados por el Consejo de Administración, que afectan al modelo de Gestión de la Actividad Internacional, a la denominación de algunas unidades y a la composición y funciones principales del Comité de Dirección Ejecutivo de la compañía. Una vez aprobados son publicados a toda la organización mediante comunicaciones internas.

La Dirección de Organización y Recursos Humanos es la encargada de analizar, diseñar y desarrollar la estructura organizativa de Aena, garantizando su alineación con los objetivos estratégicos de la empresa.

Las líneas de responsabilidad, dependencias jerárquicas y funciones de cada uno de los puestos se encuentran definidas en los Manuales de Organización de cada Dirección, reflejando mediante organigramas la estructura jerárquica existente y, mediante las fichas del puesto, los objetivos, funciones y tareas de cada una de las posiciones directivas y de responsabilidad de la empresa. Todos los empleados de la Compañía pueden acceder al organigrama a través de la Intranet.

De cara a dar cumplimiento a las obligaciones de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, se establece el acceso público a través de página web a información relativa a la estructura organizativa de primer nivel, perfil del equipo directivo, composición del Consejo de Administración y remuneraciones de los consejeros, presentándose de una manera clara, gratuita y estructurada.
Aena dispone de un Sistema de Gestión del Desempeño, que es una herramienta que evalúa y reconoce, mediante el análisis de los resultados obtenidos, la acción de los trabajadores en la consecución de los objetivos de Aena.

Dicho sistema se instrumenta, entre otros, mediante el documento “Bases del Sistema SGD” en el que se detallan los criterios generales que aplican al mismo.

Tanto la documentación aplicable, así como las bases, están publicadas en la intranet de Aena para su consulta por todos los empleados de la compañía.

- Código de conducta, órgano de aprobación, grado de difusión e instrucción, principios y valores incluidos (indicando si hay menciones específicas al registro de operaciones y elaboración de información financiera), órgano encargado de analizar incumplimientos y de proponer acciones correctoras y sanciones:

Con fecha 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprobó la revisión de la Política de Cumplimiento Normativo, del Código de Conducta y de la Política contra la corrupción y el fraude. El Comité de Dirección aprobó, también en 2020 la revisión del Reglamento de Desarrollo de la Política de Cumplimiento Normativo, así como los Procedimientos de revisión y actualización periódica de los riesgos de cumplimiento normativo y sus controles, y el Procedimiento de gestión del Canal de Denuncias.
El Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento, dependiente del Consejo de Administración, se constituyó con poderes autónomos de iniciativa y control sobre todas las áreas de la Sociedad, a fin de posibilitarle el desarrollo de las funciones de vigilancia y supervisión del Sistema de Cumplimiento Normativo General de la Compañía, con plenas facultades para:
- Solicitar y obtener cuanta información y documentación requiera para llevar a cabo sus funciones de supervisión y control sobre el cumplimiento de las políticas y procedimientos establecidos en la Sociedad.
- Establecer, actualizar y modificar en todas las áreas de la Sociedad, cuantas medidas de vigilancia y control considere convenientes, para prevenir o mitigar el riesgo de que se puedan cometer actos ilícitos en Aena, tanto por la propia Sociedad y sus directivos, como por el personal subordinado de los mismos, primando aquellas áreas normativas que representen un mayor riesgo para la Compañía. Para ello, Aena tiene implantado un Sistema de Cumplimiento Normativo mediante el cual se identifican periódicamente los requisitos normativos internos y externos, se detectan los controles para prevenir o mitigar los riesgos, se evalúan los riesgos de incumplimiento y se efectúan recomendaciones en aquellos casos en los que se considera necesario reforzar los controles o incluir algunos nuevos. Para ello cuenta con la aplicación SAP GRC (Módulo de Compliance), para la gestión integral del sistema, donde se encuentran documentados todos los riesgos, controles, evidencias y recomendaciones y donde se gestiona la evaluación de los riesgos y la efectividad de los controles.
- Preparar un plan de formación global en materia de cumplimiento normativo.
El Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento presenta anualmente al Consejo de Administración un informe de actuaciones llevadas a cabo en el año anterior, incluyendo la gestión del canal de denuncias, así como una propuesta de actuaciones para el siguiente ejercicio. Asimismo, y en cuanto al presupuesto asignado para la función de Cumplimiento, evalúa la ejecución del año y la propuesta para el año siguiente.

El Código de Conducta tiene por objeto establecer los principios y valores de ética, integridad, legalidad y transparencia de Aena, que deben guiar la conducta de todas las personas incluidas en el ámbito de aplicación del mismo, entre sí y en sus relaciones con clientes, socios, proveedores y, en general, con todas aquellas personas y entidades, públicas y privadas, con las que se relacionen en el desarrollo de su actividad profesional, promoviendo asimismo el cumplimiento efectivo de las normas que aplican al conjunto de esas actividades bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito, reforzado en la Política contra la corrupción y el fraude.
Así, este Código, en su apartado sobre "Pautas generales de conducta" distingue las relacionadas con el entorno, los grupos de interés y la imagen de Aena. En concreto, el punto 4.9 recoge que las relaciones de la Compañía con clientes, proveedores y empresas colaboradoras deben basarse en el respeto, la transparencia y la confianza para obtener un beneficio mutuo. De igual forma, se considera que las relaciones con sus inversores y accionistas, recogidas en el punto 4.10, han de estar basadas en la transparencia, la confianza y el beneficio recíproco sostenible y para ello establece su principal canal de comunicación oficial a través de la web corporativa (www.aena.es), publicando toda la información que pueda ser de interés para estos terceros. Por lo que respecta a la relación con las autoridades y Administraciones Públicas, en el punto 4.11, se indica que debe guiarse por el respeto institucional y la transparencia. Y en cuanto a la imagen y reputación corporativa de Aena, en el punto 4.14, se exige que todas las personas sujetas a este Código las usen correcta y adecuadamente.
En relación con la información financiera y no financiera, el punto 4.19 del Código de Conducta establece:
"Toda la información contable y financiera, así como la información no financiera, de Aena se deberá elaborar con fiabilidad y rigor, asegurándose en todo momento que la información de carácter económico que Aena pueda presentar ante sus accionistas e inversores, los mercados de valores o cualquier Administración u órgano de supervisión público o privado, sea completa y veraz.
En este sentido, las Personas Sujetas al Código de Conducta con responsabilidades en la elaboración de información financiera de Aena, deben asegurarse de que ésta refleja la totalidad de las transacciones, hechos, derechos y obligaciones en los que Aena es parte afectada, y se hayan registrado, clasificado y valorado en el momento adecuado y de conformidad con la normativa aplicable; logrando así que dicha información refleje la imagen fiel del patrimonio, la situación financiera, los resultados y los flujos de efectivo de Aena.
Del mismo modo, las personas responsables de la elaboración de la información financiera deberán cumplir con todos los procedimientos de control internos y externos establecidos por Aena, para garantizar una correcta contabilización de las transacciones y su adecuado reflejo en la información financiera publicada por Aena.
La Comisión de Auditoría supervisará el proceso de presentación de la información financiera y de la no financiera, y la eficacia del control interno, de la auditoría interna y externa, así como los sistemas de gestión de riesgos."
El Código vincula y es de aplicación a los miembros del Órgano de Administración, de la Alta Dirección y en general, a todos los empleados de Aena o de cualquier otra sociedad participada íntegramente por Aena y domiciliada en España, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, quienes deben conocer y cumplir tanto el espíritu como el significado del Código. El documento se encuentra disponible en la Intranet corporativa, y en la web pública de Aena.
Los miembros del Consejo de Administración consideran relevante que todos los empleados conozcan la Política de Cumplimiento Normativo y el Código de Conducta, y que se facilite la formación adecuada. Para ello existen programas periódicos de formación, comunicación y sensibilización, que incluyen distintas actuaciones dirigidas a todos los empleados, directivos de la Compañía, Comité de Dirección y Consejeros cuyos objetivos son prevenir o mitigar el riesgo de comisión de actuaciones delictivas en Aena y dar a conocer el Código de conducta, las políticas contra la Corrupción y el Fraude y el Canal de denuncias de la Compañía, principalmente.
El Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento cuenta con un buzón específico (organocumplimiento@aena.es) para realizar consultas sobre el Código de Conducta. Durante 2020 se ha recibido una consulta, que ha resuelto el propio Órgano.
Además del Código de Conducta de Aena anteriormente mencionado, la Compañía cuenta con un Reglamento Interno de Conducta en el Mercado de Valores, accesible para todo el público a través de la web corporativa, aplicable en el ámbito de la Sociedad y de las sociedades integradas en el Grupo y que sirve para fijar reglas para la gestión y control de la información privilegiada y comunicación transparente de información relevante, así como para imponer ciertas obligaciones, limitaciones y prohibiciones a las personas afectadas y los iniciados, todo ello

con el fin de tutelar los intereses de los inversores en los valores de la Sociedad y su Grupo y prevenir y evitar cualquier situación de abuso, sin perjuicio de fomentar y facilitar la participación de sus administradores y empleados en el capital de la Sociedad dentro del más estricto respecto a la legalidad vigente.
Para complementar y desarrollar lo previsto en el Código de Conducta y en la Política de Cumplimiento Normativo General de Aena, Aena cuenta con la Política contra la corrupción y el fraude, aprobada por el Consejo de Administración en 2018 y actualizada en diciembre de 2020, que constituye un compromiso de Aena de permanente vigilancia y sanción de los actos y conductas fraudulentos 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 e integridad.

- Canal de denuncias, que permita la comunicación a la comisión de auditoría de irregularidades de naturaleza financiera y contable, en adición a eventuales incumplimientos del código de conducta y actividades irregulares en la organización, informando, en su caso, si éste es de naturaleza confidencial:

Aena dispone de dos Canales de denuncias para notificación de irregularidades o incumplimientos del Código de Conducta, uno interno para empleados, y otro publicado en la web pública de Aena, a disposición de cualquier persona que tenga conocimiento de un hecho denunciable.

De acuerdo con el Procedimiento de Gestión de Canal de Denuncias y de las Comunicaciones de Actuaciones Irregulares, éste tiene como objetivo establecer un canal de comunicación confidencial para la recepción de denuncias y otras comunicaciones de conductas irregulares que puedan implicar la comisión de algún acto contrario a la legalidad, a las políticas y procedimientos de la Compañía, o a las normas de actuación contempladas en el Código de Conducta de la misma.

El Canal de Denuncias está gestionado por la Dirección de Cumplimiento, que llevará a cabo para el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC), las funciones de gestión de las denuncias, actualización de la base de datos y comunicación al denunciante del resultado del procedimiento. El OSCC y la Dirección de Cumplimiento, asegurarán que todas las denuncias recibidas se analicen de forma independiente y garantizarán la confidencialidad de la identidad de la persona que la plantea y del denunciado o denunciados, informando tan sólo a las personas estrictamente necesarias en el proceso. El OSCC evaluará las denuncias recibidas, decidiendo si reúnen las condiciones para ser aceptadas a trámite. La identidad no será un requisito indispensable para formular la denuncia, por lo que también serán admitidas las realizadas de forma anónima.

El OSCC da seguimiento y concluye sobre las denuncias presentadas, sobre la base de la información aportada por la Dirección u órgano que haya llevado a cabo la investigación. El instructor de la investigación comprobará la veracidad y exactitud de la información contenida en la denuncia con respeto a los derechos afectados. En toda investigación se garantizarán los derechos a la intimidad, a la defensa y a la presunción de inocencia de las personas investigadas.

En el ejercicio 2020 se recibieron 60 denuncias, habiéndose tramitado todas ellas y habiéndose tomado las acciones correctoras oportunas, no haciendo ninguna de ellas referencia a fraude contable ni errores en la información financiera.
En enero y julio de 2020 se informó al Consejo de Administración de las actuaciones llevadas a cabo por el OSCC y de la Dirección de Cumplimiento, y en esos informes se incluye información sobre el estado y tramitación de las denuncias recibidas.

- Programas de formación y actualización periódica para el personal involucrado en la preparación y revisión de la información financiera, así como en la evaluación del SCIIF, que cubran al menos, normas contables, auditoría, control interno y gestión de riesgos:

Para las Direcciones involucradas en la preparación y revisión de la información financiera, así como en la evaluación del Sistema de Control Interno, se llevan a cabo acciones formativas específicas sobre normas contables, auditoría, control interno y gestión de riesgos que faciliten a las personas implicadas el correcto ejercicio de sus funciones.

Actualmente Aena cuenta con un plan de formación que tiene como misión principal contribuir como pieza clave a la consecución de los objetivos estratégicos y del desarrollo profesional y personal de sus trabajadores y que abarca tanto la formación necesaria para el desempeño en el puesto de trabajo como la dirigida al desarrollo de habilidades necesarias para desempeñar puestos de mayor responsabilidad.

Durante la pandemia por la Covid-19 y debido a la situación especial asociada con ella, se han adaptado los métodos de formación, primando la utilización de plataformas digitales para la impartición de las actividades programadas.
Las personas formadas han sido 2.909 empleados, realizando 14.250 horas en un curso de concienciación de seguridad de la información; y 2.025 horas en cursos relacionados con normativa contable y NIIF; fiscalidad empresarial e internacional; auditoría; programas de desarrollo directivo y control comercial.

Asimismo, como se indica en el segundo apartado del punto F.1.2., todos los trabajadores reciben cursos de contenido jurídico sobre la Política de Cumplimiento Normativo, que recoge la implantación del Código de conducta y el establecimiento del Canal de denuncias. Durante el año 2020 se ha formado a 675 empleados, por un total de 1.454 horas, entre los que se encuentran aquellas personas que se incorporaron a la plantilla o que hasta el momento no lo habían realizado. Con dicha formación, se ha alcanzado el noventa y ocho por ciento de la plantilla total.

Adicionalmente, desde 2019 Aena participa, junto con otras empresas relevantes, en un espacio colaborativo sobre el SCIIF para compartir experiencias, conocimientos y mejores prácticas en este ámbito.

F.2. Evaluación de riesgos de la información financiera.

Informe, al menos, de:

F.2.1 Cuáles son las principales características del proceso de identificación de riesgos, incluyendo los de error o fraude, en cuanto a:.

- Si el proceso existe y está documentado:

Aena tiene documentados todos los procesos SCIIF relacionados con las transacciones, las cuentas contables y cualquier otra información financiera asociada a riesgos que puedan suponer un error material.

En este sentido, para fijar el alcance del SCIIF se considera el cálculo de la materialidad de las Cuentas Anuales consolidadas de Aena y sociedades dependientes, aplicando tanto criterios cuantitativos de riesgo como factores inherentes al negocio (tendencias de crecimiento, operaciones no habituales, posibles operaciones corporativas, procesos que generen provisiones, depreciaciones, estimaciones o cálculos basados en criterios subjetivos, y procesos con riesgo de fraude). Como resultado, se han identificado un total de dieciséis procesos con impacto en la información financiera, que abarcan tanto la actividad general, de negocio, como de gestión y apoyo.

En ellos se describen las actividades de control relevantes que permiten responder adecuadamente y con la antelación necesaria a los riesgos asociados con la fiabilidad e integridad de la información financiera.

De acuerdo con los estados financieros cerrados del año anterior y los condicionantes que deban considerarse en el año en curso, se revisa la cobertura del modelo en base a la materialidad cuantitativa y cualitativa, y se realizan las modificaciones pertinentes.

En 2020 y como resultado del impacto de la pandemia por la COVID-19, el umbral de materialidad cuantitativa ha sido minorado por el auditor externo KPMG, tanto a nivel de Grupo como en algunas sociedades participadas, si bien dicho cambio no ha requerido modificaciones el modelo de control interno, dado que el diseño actual cubría todos los requerimientos necesarios para ese nivel de materialidad.

- Si el proceso cubre la totalidad de objetivos de la información financiera, (existencia y ocurrencia; integridad; valoración; presentación, desglose y comparabilidad; y derechos y obligaciones), si se actualiza y con qué frecuencia:

Todos los procesos de elaboración de información económica desarrollados en Aena, tienen como objetivo registrar la totalidad de las transacciones económicas, valorar los activos y pasivos de acuerdo con la normativa aplicable y realizar el desglose de información de acuerdo a las exigencias de los reguladores y a las necesidades del mercado.

Aena analiza cada uno de los procesos materiales con el fin de asegurar que los riesgos están razonablemente cubiertos con el Sistema de Control Interno, y que este funciona eficazmente. Se realiza la actualización de éste cuando se producen variaciones relevantes en los procesos o como resultado de las revisiones periódicas que se llevan a cabo durante el ejercicio.

En cada una de las matrices de proceso, entre otros datos del control, aparecen claramente identificados los objetivos de la información financiera (existencia y ocurrencia; integridad; valoración; presentación, desglose y comparabilidad; y derechos y obligaciones) que se cubren con cada uno de ellos.

- La existencia de un proceso de identificación del perímetro de consolidación, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, la posible existencia de estructuras societarias complejas, entidades instrumentales o de propósito especial:

El Grupo incorpora la totalidad de las entidades que integran el perímetro de consolidación.

Para la identificación de las entidades que deben formar parte del perímetro de consolidación tiene implantado un procedimiento, dentro del proceso de reporte y consolidación del SCIIF, cuyo control corresponde básicamente a las divisiones de Consolidación y Normativa contable de Aena SME, SA y a la Gerencia de Asesoría Jurídica de Aena Desarrollo Internacional SME, SA, filial que actualmente posee las participaciones de empresas del grupo y asociadas que conforman el perímetro de consolidación del grupo Aena, a excepción de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A., que está bajo el control directo de Aena S.M.E., S.A.

Este procedimiento permite la identificación no solo de aquellas entidades sobre las que el Grupo puede obtener el control a través de los derechos de voto que otorga la participación directa o indirecta en el capital de las mismas, sino también de aquellas otras entidades sobre las

que el control se ejerce por otros medios. En este procedimiento se analiza si el Grupo tiene poder sobre la entidad, tiene derecho o está expuesto a los rendimientos variables de la misma y si tiene capacidad para utilizar su poder para influir en el importe de los rendimientos variables. Si tras este análisis se concluye que el Grupo tiene el control, la entidad se incorpora al perímetro, que es revisado trimestralmente, y se consolida por el método de integración global. En caso contrario, se analiza si existe influencia significativa o control conjunto. De ser así la entidad también se incorpora al perímetro de consolidación y se valora por el método de la participación.

- Si el proceso tiene en cuenta los efectos de otras tipologías de riesgos (operativos, tecnológicos, financieros, legales, fiscales, reputacionales, medioambientales, etc.) en la medida que afecten a los estados financieros:

Como se detallaba en el capítulo E anterior, Aena tiene implantado un Sistema de Gestión de Riesgos que identifica los riesgos de cualquier naturaleza que pudiesen afectar a la Sociedad categorizándolos en riesgos estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento, y de información. Todos los riesgos identificados se evalúan en función del impacto (financiero, operativo y reputacional) y probabilidad de ocurrencia, clasificándolos según su criticidad en un Mapa de Riesgos Corporativo que es aprobado anualmente por el Consejo de Administración.

En coherencia con este, el modelo de control interno de información financiera se aplica, no solo a los procesos de elaboración de la mencionada información, sino también a todos aquellos de carácter operativo o técnico que puedan tener impacto relevante en las cifras contables o de gestión.

- Qué órgano de gobierno de la entidad supervisa el proceso:

La supervisión de la eficacia del SCIIF es responsabilidad de la Comisión de Auditoría. Esta función deberá comprender los riesgos sobre los objetivos de la información financiera de Aena y los controles establecidos por la Alta Dirección para mitigarlos.

Esta supervisión por parte de la Comisión de Auditoría se realiza a tres niveles:
- Supervisión y gestión de riesgos: se evalúan y supervisan los riesgos que afecten a la fiabilidad de la información financiera.
- Supervisión de la calidad y fiabilidad: se realiza una supervisión de la eficacia del control interno de la información financiera y la elaboración de los estados financieros.
- Supervisión de las actividades de Auditoría: se supervisa el trabajo de los auditores internos y se establecen las oportunas relaciones con los auditores externos en el marco del desarrollo de su trabajo de Auditoría de cuentas.

Las funciones del Comité de Dirección y la Comisión de Auditoría en el proceso general de identificación de riesgos de Aena se describen con mayor detalle en el capítulo E anterior.

F.3. **Actividades de control.**

Informe, señalando sus principales características, si dispone al menos de:

F.3.1 Procedimientos de revisión y autorización de la información financiera y la descripción del SCIIF, a publicar en los mercados de valores, indicando sus responsables, así como de documentación descriptiva de los flujos de actividades y controles (incluyendo los relativos a riesgo de fraude) de los distintos tipos de transacciones que puedan afectar de modo material a los estados financieros, incluyendo el procedimiento de cierre contable y la revisión específica de los juicios, estimaciones, valoraciones y proyecciones relevantes

La Compañía dispone de un Manual de Políticas Contables, recientemente actualizado para 2020 incorporando las modificaciones derivadas de las nuevas NIIF aplicables en 2020 (singularmente modificaciones a la NIIF 16 por reducciones del alquiler relacionadas con la COVID 19). Este Manual se distribuye a los departamentos financieros de las filiales conjuntamente con las instrucciones de cierre y reporte debidamente actualizado. Con base en este Manual, la información económico-financiera se elabora de manera individualizada en cada una de estas filiales del Grupo con carácter mensual, y es revisada por los responsables de cierre contable de cada una de ellas.

Trimestralmente, acorde con el calendario de publicación a los mercados de valores, la información relativa a los cierres trimestrales se supervisa de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- Una vez realizado y comprobado el cierre trimestral en cada una de las unidades del Grupo, de acuerdo a las instrucciones de cierre emitidas por la Dirección Económico-Financiera, se envía la información establecida al área de Consolidación y Normativa Contable, quien se encarga de verificarla y procede a la elaboración de la información consolidada del Grupo de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).
- La Dirección Económico-Financiera, tras su revisión y supervisión, procede a su presentación al Comité de Dirección para su aprobación.

• Posteriormente, una vez aprobada, se remite a la Comisión de Auditoría, quien supervisa el proceso de elaboración, presentación y la integridad de la información financiera preceptiva, el cumplimiento de los requisitos normativos, la adecuada delimitación del perímetro de consolidación, y la correcta aplicación de los criterios contables. También se recaba el informe de procedimientos acordados sobre la revisión de determinada información financiera consolidada del Grupo, elaborada por los auditores externos del Grupo.

(a) En los cierres contables que coinciden con el final de un semestre, el Comité de Auditoría adicionalmente recaba las conclusiones de la revisión limitada realizada por los auditores externos del Grupo.
(b) De igual modo corresponde a la Comisión de Auditoría informar al Consejo de Administración, con carácter previo a la adopción por éste de las correspondientes decisiones sobre la información financiera que, por su condición de cotizada, la Sociedad deba hacer pública periódicamente.

• Para el cierre del ejercicio anual, el Consejo de Administración en pleno aprueba la formulación de las Cuentas Anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado de la Sociedad, así como las cuentas y el informe de gestión consolidado, y su presentación a la Junta General de Accionistas. Adicionalmente, para los cierres trimestrales y semestrales, se reserva la competencia para aprobar la información financiera que debe hacer pública la Sociedad periódicamente.
• Finalmente, la información es publicada a los mercados y demás organismos públicos.

En la elaboración de las cuentas se utilizan estimaciones realizadas por las áreas responsables del riesgo para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente estas estimaciones se refieren a:
• Eventual deterioro de activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.
• Vidas útiles del inmovilizado material.
• Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre.
• Valor razonable de instrumentos financieros derivados.
• Hipótesis empleadas en la determinación de los pasivos por compromisos por pensiones y otros compromisos con el personal.

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de la Dirección para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en su experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del período de que se trate. La evaluación de la Dirección se considera en relación a la situación económica global de la industria donde opera el Grupo, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre; por lo tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

En particular, dada la trascendencia de los impactos ocasionados en el tráfico aéreo por la pandemia del COVID-19, se han realizado test de deterioro de los activos de todas las Unidades generadoras de efectivo del grupo, tanto para las cuentas semestrales como las anuales de 2020. La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes.

Como se comentó en el apartado F.2.1., Aena tiene documentados en el modelo de control interno todos los procesos que considera con riesgo de impacto material en la elaboración de la información financiera. Se encuentran clasificados en tres grupos:
a) Generales: matriz de entorno de control y sistemas de información.
b) De negocio: ingresos aeronáuticos, ingresos comerciales y aparcamientos.
c) De gestión y apoyo: activos fijos, jurídico, contratación, recursos humanos, impuestos, financiación, tesorería, presupuestos, cierre contable, reporte y consolidación y cobros y pagos.

Estos procesos se representan a través de matrices de riesgos y controles, así como flujogramas y narrativos, en los cuales se describen las actividades de control relevantes que permiten responder adecuadamente y con la antelación necesaria a los riesgos asociados con la fiabilidad e integridad de la información financiera.

Tal y como se indicaba anteriormente en este capítulo, Aena realiza revisiones periódicas con el apoyo de las diferentes unidades de gestión funcionales para asegurar que dichos flujogramas y descriptivos son acordes con el funcionamiento real de los procesos.

Como actividad más destacable en el año 2020 está el inicio de la implantación del modelo de control interno en la filial Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. (ANB), empresa constituida para explotar y mantener el denominado Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil en régimen de concesión.

El alcance de este ejercicio ha cubierto la implantación y evaluación de cuatro procesos SCIIF: Entorno de Control, Activos Fijos, Cierre Contable y Reporte y Consolidación.

Para asegurar el control adecuado de la gestión integral del SCIIF se emplea la aplicación SAP GRC Process Control, donde se encuentran documentados todos los procesos y riesgos, y donde se gestiona toda la evaluación de controles mediante la introducción de las evidencias que demuestran la actividad de control realizada. Esta evaluación permite, si procede, identificar e informar de las debilidades y de los planes de acción necesarios.

Los gestores del SCIIF solicitan las evidencias de la realización de los controles a las unidades involucradas en el mismo, de acuerdo con la periodicidad fijada en cada caso.

Cada proceso y subproceso de SCIIF tiene asignado un responsable, que asegura el análisis y control de cada uno de los riesgos asociados a su área. Asimismo, cada actividad de control identificada cuenta con dos responsables de evaluación de la eficacia, que realizan la función de documentación y supervisión en el sistema.

Adicionalmente, y con carácter anual, se emite un proceso de certificación del sistema dentro de la herramienta SAP GRC. En él, los responsables de los diferentes niveles de control interno, validan la eficacia del SCIIF para garantizar razonablemente la fiabilidad de la información financiera, no habiéndose detectado deficiencias significativas durante el ejercicio 2020.

Como resultado de esta evaluación, la Dirección concluye que el Grupo mantiene un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF) eficaz a 31 de diciembre de 2020.

Toda la operativa de control interno de Aena se detalla en el Manual de cumplimiento del Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF).

F.3.2 Políticas y procedimientos de control interno sobre los sistemas de información (entre otras, sobre seguridad de acceso, control de cambios, operación de los mismos, continuidad operativa y segregación de funciones) que soporten los procesos relevantes de la entidad en relación a la elaboración y publicación de la información financiera.

En el entorno de los Sistemas de Información, Aena dispone de las políticas y procedimientos necesarios para cubrir los riesgos de dicho entorno que puedan afectar al proceso de elaboración de la información financiera, y obtener una seguridad razonable sobre el funcionamiento del SCIIF.

Para facilitar el control de dichos riesgos, Aena ha implementado una solución que supone una gestión integrada de los procesos de control y cumplimiento, mediante la elaboración de una matriz específica para el proceso de Sistemas de Información, que incluye los controles necesarios para mitigar los riesgos existentes en este campo y que se apoya desde la Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicaciones de la Compañía. Esta matriz es revisada periódicamente por dicha Dirección y el área de control interno, y para las recomendaciones de mejora identificadas se diseñan planes de acción para su resolución.

A continuación, se describen las principales políticas y procedimientos asociados a los sistemas de la información de la Compañía.
Mediante la ejecución de un Plan Anual de Auditorías de Seguridad sobre los Sistemas de Información, basado en las necesidades de seguridad de la información, resultados de auditorías pasadas y requerimientos legales o regulatorios, se pretende verificar la situación en el entorno de producción de la seguridad de los sistemas y de las comunicaciones, así como detectar posibles vulnerabilidades técnicas. Por otra parte, se han implantado Políticas de Seguridad de la Información y otras normativas relativas a los Sistemas de Información, que establecen mecanismos de control de acceso a los sistemas, y también existen procedimientos operativos que definen los requisitos de seguridad de las infraestructuras y desarrollos.

En el ámbito de los sistemas operativos, bases de datos y aplicaciones, se realiza una monitorización continua, con el fin de detectar posibles incidentes de seguridad. Asimismo, se revisan los procedimientos y configuraciones de seguridad en los elementos asociados a redes de telecomunicaciones (firewalls, routers, etc.), así como de los mecanismos de respuesta ante un potencial ciberataque o incidencia derivada de infección por software malicioso. Por otra parte, se dispone de herramientas que permiten regular el control de acceso a la red de la Compañía y mejoran la protección contra amenazas persistentes avanzadas, y se ha implantado un sistema para la gestión de eventos e información de seguridad.

Se ha definido e implantado una Norma de Gestión de Usuarios de Aplicaciones, que contempla los diferentes movimientos que pueden formar parte del ciclo de vida de una identidad de Aena, y garantiza que solo los usuarios debidamente autorizados por sus responsables pueden acceder a las aplicaciones y tienen el perfil adecuado para la ejecución de sus funciones. Se está implantando una herramienta de gestión de identidades que permitirá mejorar la calidad de los servicios y reducir los riesgos de seguridad.
A través de la monitorización que se realiza sobre los usuarios que acceden con permisos o privilegios de administración a las plataformas y sistemas que dan soporte a las unidades de negocio, se puede controlar que solo actúan sobre los sistemas los usuarios autorizados para ello. Para facilitar la monitorización se está terminando de implantar una herramienta de gestión de cuentas privilegiadas y así reforzar la monitorización sobre las cuentas de usuarios con privilegios de administración (superusuarios). Por otra parte, con el fin de restringir los accesos a nivel de seguridad física, se aplica un Procedimiento de Acceso a los CPDs de Aena.

También existe un Plan de Recuperación ante Desastres TIC, destinado a asegurar la recuperación de los sistemas de información considerados críticos por las áreas de negocio, que se revisa periódicamente. Asimismo, se dispone de procedimientos para llevar a cabo la monitorización de sistemas y aplicaciones (disponibilidad de sistemas, almacenamiento, capacidad de la red, etc.), así como la realización de copias de seguridad.

En el área de desarrollo y gestión de cambios, se utilizan metodologías basadas en las buenas prácticas ITIL. También se sigue una Norma de Desarrollo Seguro, una Política para la Gestión de Cambios, y un Procedimiento de Despliegue de Aplicativos que aseguren la calidad del software puesto en producción, así como una adecuada metodología a la hora de llevar a cabo el mantenimiento y la implantación de nuevas infraestructuras (redes, servidores, software de base, etc.).

Por otra parte, para conocer la situación de los sistemas en cada momento, Aena dispone de un Plan Operativo de Sistemas actualizado, con la información correspondiente al inventario de sistemas y las actuaciones previstas sobre los mismos.

Adicionalmente a lo anterior, y con el objetivo de completar las medidas actuales de seguridad de los sistemas de información, Aena tiene aprobado por el Consejo de Administración un Plan de Ciberseguridad para el periodo 2018-2021, que ha conllevado la ejecución de los siguientes expedientes:
· Servicio de Gestión de la Seguridad TIC. Mejora de la Oficina de Seguridad TIC para cubrir las acciones previstas en el Plan de Ciberseguridad. Mediante este servicio, durante 2018 se puso en marcha la implantación de un Centro de Respuesta ante Incidentes de Seguridad TIC (CSIRT) donde se prestan los 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.
· Automatización de la gestión de la infraestructura de CPD. Herramientas para la gestión y automatización de procesos TIC con el objetivo de mejora de la eficiencia y mejora de la seguridad.
· Prevención de pérdida de información y gestión de dispositivos móviles. Herramientas para reducir riesgos de pérdida de información y mejorar la seguridad en dispositivos móviles.
· Complementos antivirus. Nuevas funcionalidades Antivirus (Protección Avanzada, Respuesta, Remediación y Listas Blancas).
· Servicio Red Team para mejorar la resiliencia, simulando un agente externo que realice accesos no autorizados a los sistemas de información con la particularidad de que no se llegue a comprometer la operación normal de Aena.

Es importante destacar la obtención por primera vez, en 2019, de la certificación de Aena en base a la ISO 27001:2013 del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información, con carácter y validez internacional. Inicialmente cubrió todas las aplicaciones que dan soporte a procesos SCIIF, habiéndose ampliado en año 2020 con la certificación del Aeropuerto de Madrid-Barajas y la incorporación de tres nuevos sistemas informáticos operacionales.

Asimismo, a raíz de la definición de un Plan Estratégico de Sistemas de Información, están previstas diversas actuaciones para la mejora del nivel de seguridad de la información y de sus mecanismos de gestión.

Finalmente, con el objetivo de analizar y evaluar el nivel en que se encuentra Aena, realizar la definición del estado adecuado a la compañía y el gap entre ambos estados, se han contratado los servicios de consultoría para la revisión y actualización del Plan Estratégico de Seguridad de la Información.

F.3.3 Políticas y procedimientos de control interno destinados a supervisar la gestión de las actividades subcontratadas a terceros, así como de aquellos aspectos de evaluación, cálculo o valoración encomendados a expertos independientes, que puedan afectar de modo material a los estados financieros.

En general, Aena no externaliza ninguna actividad considerada como relevante y/o significativa que pudiera afectar de modo material en la información financiera.

Durante 2020 , las actividades en este ámbito hacían referencia únicamente a la valoración de pasivos de pensiones en alguna filial, a la valoración del portfolio inmobiliario del Grupo, a la estimación de la provisión necesaria para hacer frente a los compromisos laborales y obligaciones similares, a trabajos de apoyo para la revisión de inventario de inmovilizado en algunos aeropuertos, a la elaboración del Dossier de Precios de Transferencia en el que se analizan y valoran las operaciones realizadas con las compañías consideradas como vinculadas a Aena y, por último, la revisión del modelo e hipótesis del test de deterioro realizado por el Grupo para la obtención del valor recuperable de la UGE.

En todos los casos Aena asegura la competencia y la capacitación técnica y legal de los profesionales contratados de acuerdo con los criterios de evaluación y solvencia técnica establecidos en la Norma Interna de Contrataciones Generales. Asimismo, Aena tiene implantados controles SCIIF sobre el proceso de contratación y ejecución de cualquier actividad subcontratada a un tercero.

F.4. **Información y comunicación.**

Informe, señalando sus principales características, si dispone al menos de:

F.4.1 Una función específica encargada de definir, mantener actualizadas las políticas contables (área o departamento de políticas contables) y resolver dudas o conflictos derivados de su interpretación, manteniendo una comunicación fluida con los responsables de las operaciones en la organización, así como un manual de políticas contables actualizado y comunicado a las unidades a través de las que opera la entidad.

El área de Consolidación y Normativa contable, integrada en la Dirección Económico-Financiera es la encargada de la elaboración, implantación, comunicación y actualización de las políticas contables del Grupo.

También es la responsable de mantener permanentemente actualizado el Manual de Políticas Contables del Grupo y de proceder a su adecuada difusión.

Para ello, dicha área analiza si las novedades o modificaciones en materia contable tienen efecto sobre las políticas contables del Grupo, así como la fecha de entrada en vigor de cada una de las normas. Cuando se identifica que la nueva normativa, o las interpretaciones de la misma, tienen efecto sobre las políticas contables del Grupo se incorpora al Manual, procediéndose también a su comunicación a los responsables de la elaboración de la información financiera del Grupo por medio de las instrucciones oportunas.

En este sentido, tal como se ha descrito en el apartado F.3.1, este Manual de Políticas contables del Grupo se ha actualizado en 2020.

F.4.2 Mecanismos de captura y preparación de la información financiera con formatos homogéneos, de aplicación y utilización por todas las unidades de la entidad o del grupo, que soporten los estados financieros principales y las notas, así como la información que se detalle sobre el SCIIF.

El proceso de consolidación y elaboración de la información financiera se realiza de forma centralizada bajo la coordinación del área de Consolidación y Normativa Contable, y con la supervisión de la Dirección Económico-Financiera. El control de este proceso está cubierto a través de las matrices de cierre contable y reporte y consolidación existentes en Aena.
A efectos de la elaboración de la información financiera anual, semestral, trimestral y mensual, el Grupo tiene establecido un procedimiento que opera de la siguiente manera para obtener la información necesaria para su preparación:

La información financiera que se obtiene semestralmente de cada sociedad individual está revisada y supervisada por los gestores de dichas sociedades. Se homogeniza centralizadamente a nivel de Grupo y se revisa mediante una serie de controles establecidos.

Para la elaboración de los estados financieros consolidados tanto anuales como semestrales, trimestrales y mensuales, existe un paquete de reporte homogéneo desarrollado internamente que permite que de forma centralizada se agregue toda la información necesaria en relación con los desgloses requeridos por la normativa internacional.

Se realizan controles específicos para la validación de la información recibida a nivel centralizado y sobre la información financiera consolidada resultante. Estos controles están dirigidos a validar las partidas patrimoniales, variaciones significativas y otras verificaciones que el área de Consolidación considera necesarias para garantizar que la información financiera se ha capturado y procesado adecuadamente.

Anualmente se actualiza el paquete de reporte con las modificaciones normativas que en relación a desgloses se produzcan y requieran de información que deba ser recibida de las filiales de Grupo.

Dicha información homogeneizada se agrega a través de la herramienta interna de consolidación y se practican los ajustes necesarios para obtener los estados financieros consolidados del Grupo.

La información financiera reportada a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) se elabora a partir de los estados financieros consolidados, así como de cierta información complementaria reportada por las filiales, necesaria para la elaboración de la memoria anual y/o semestral. Paralelamente, se realizan controles específicos para la validación de dicha información.

F.5. Supervisión del funcionamiento del sistema.

Informe, señalando sus principales características, al menos de:

F.5.1 Las actividades de supervisión del SCIIF realizadas por la comisión de auditoría así como si la entidad cuenta con una función de auditoría interna que tenga entre sus competencias la de apoyo a la comisión en su labor de supervisión del sistema de control interno, incluyendo el SCIIF. Asimismo se informará del alcance de la evaluación del SCIIF realizada en el ejercicio y del procedimiento por el cual el encargado de ejecutar la evaluación comunica sus resultados, si la entidad cuenta con un plan de acción que detalle las eventuales medidas correctoras, y si se ha considerado su impacto en la información financiera.

La Comisión de Auditoría ha desarrollado, entre otras, las siguientes actividades durante el ejercicio en relación con la supervisión del SCIIF:
- Revisión de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo, con certificado de seguridad razonable del SCIIF bajo normativa ISAE 3000; así como de la modificación de la propuesta de distribución de resultados incluida en dichas Cuentas Anuales Consolidadas con motivo de la crisis sanitaria del COVID-19.
- Revisión de la información financiera periódica, trimestral y semestral, que debe suministrarse a los mercados y al regulador, vigilando el cumplimiento de los requisitos normativos y la correcta aplicación en su elaboración de los principios de contabilidad generalmente aceptados.

- Revisión del cumplimiento de los requisitos de independencia de los auditores externos, evaluando sus resultados periódicamente.
- Análisis del plan y de la estrategia de auditoría anual de los auditores externos para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, que incluye los objetivos de auditoría basados en la evaluación de riesgos de información financiera, así como las principales áreas de interés o transacciones significativas objeto de revisión en el ejercicio.
- Análisis de la Memoria de Actividades de Auditoría Interna, de conformidad con lo previsto en el Reglamento del Consejo de Administración y de la recomendación 57 de la Guía Técnica 3/2017 sobre Comisiones de Auditoría de la Comisión Nacional del Mercado de Valores. En dicha Memoria se recogía la ejecución del Plan de Auditoría Interna de 2019, junto con un resumen de los informes de riesgos y procesos, de los informes realizados en los aeropuertos y de los informes sobre el SCIIF, detallando las conclusiones y recomendaciones de mejora identificadas, así como los planes de acción diseñados para su resolución.

- Revisión del grado de avance del Plan de Auditoría Interna de 2020 que, como consecuencia del impacto de la COVID-19, fue necesario replanificar, priorizando los trabajos contemplados sobre los procesos SCIIF y supervisando las conclusiones, recomendaciones y planes de acción resultado de los mismos.
- Revisión de la actualización del SCIIF del Grupo y la evolución de la implantación del SCIIF en la filial brasileña.

Tal y como se refleja en el apartado F.1.1., el Grupo dispone de una función de Auditoría Interna que tiene entre sus competencias la supervisión de los sistemas de información y control interno, incluido el SCIIF. La Dirección de Auditoría Interna del Grupo desarrolla esta supervisión en el marco del ejercicio de una actividad independiente y objetiva de aseguramiento y consulta, concebida para agregar valor y mejorar las operaciones de la organización, que contribuya al buen gobierno corporativo y reduzca a niveles razonables el impacto de los riesgos en la consecución de los objetivos de Aena.

El equipo de Auditoría Interna lidera el desarrollo de sus funciones, apoyándose para determinados trabajos en empresas externas.

El ámbito de actuación de Auditoría Interna incluye todas las empresas pertenecientes al Grupo Aena. Es, por tanto, una función centralizada y de ámbito corporativo, que desarrolla sus trabajos en cualquier empresa, proceso, área o sistema, nacional o internacional, gestionado por Aena o por las filiales que ésta controla.

Auditoría Interna elabora un plan plurianual de revisión periódica del SCIIF que se somete a la aprobación de la Comisión de Auditoría con carácter anual. Este plan plurianual conlleva la realización de revisiones del SCIIF para los procesos y componentes significativos en los estados financieros del Grupo, estableciéndose prioridades de revisión en función de los riesgos identificados y de la materialidad de los saldos y transacciones afectados.

En particular, son objeto de revisión el diseño, funcionamiento efectivo y adecuada documentación de los controles claves transaccionales y de supervisión, y de los controles generales sobre las principales aplicaciones informáticas intervinientes en la elaboración de la información financiera. Para el desarrollo de sus actividades, Auditoría Interna utiliza distintas técnicas de auditoría, fundamentalmente entrevistas, revisiones analíticas, pruebas específicas de controles y pruebas sustantivas.

Los resultados de los trabajos, junto con las medidas correctoras propuestas en su caso, se reportan a la Dirección Económico Financiera y a las unidades corporativas responsables del proceso o centro auditado. La implantación de estas medidas es objeto de seguimiento posterior por parte de Auditoría Interna a través de una herramienta informática habilitada a tal efecto.

Durante el ejercicio 2020, Auditoría Interna emitió informes de cuatro de los quince procesos corporativos identificados en el SCIIF de AENA: activos fijos, personal y nóminas, ingresos aeronáuticos y el proceso de reporte y consolidación. Igualmente realizó la revisión de controles SCIIF en una selección de aeropuertos de la Red. Los trabajos de Auditoría Interna sobre el SCIIF incluyeron también la realización de un informe específico de supervisión de controles clave del SCIIF asociados a estimaciones y juicios contables.

Adicionalmente, Auditoría Interna realizó seguimiento detallado de los planes de acción resultado de los informes emitidos en ejercicios anteriores

F.5.2 Si cuenta con un procedimiento de discusión mediante el cual, el auditor de cuentas (de acuerdo con lo establecido en las NTA), la función de auditoría interna y otros expertos puedan comunicar a la alta dirección y a la comisión de auditoría o administradores de la entidad las debilidades significativas de control interno identificadas durante los procesos de revisión de las cuentas anuales o aquellos otros que les hayan sido encomendados. Asimismo, informará de si dispone de un plan de acción que trate de corregir o mitigar las debilidades observadas.

El Reglamento del Consejo de Administración de Aena establece que la Comisión de Auditoría tiene entre sus competencias, las siguientes:
- Recibir regularmente de los auditores externos información sobre los resultados de la ejecución del plan de auditoría, y verificar que la Alta Dirección tiene en cuenta sus recomendaciones.
- Establecer las oportunas relaciones con el auditor de cuentas para recibir información sobre las cuestiones relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría de cuentas, así como las comunicaciones previstas en la legislación de auditoría de cuentas y en las normas de auditoría.

- Discutir con el auditor de cuentas las debilidades significativas del Sistema de Control Interno detectadas en el desarrollo de la auditoría.
- Velar por que el Consejo de Administración procure presentar las Cuentas a la Junta General de Accionistas sin limitaciones ni salvedades en el informe de auditoría.

En cumplimiento de lo dispuesto en dicho Reglamento, en las reuniones previas a la formulación de información financiera mantenidas entre la Comisión de Auditoría y los auditores externos, se anticipa cualquier eventual diferencia de criterio existente. A su vez, los auditores externos informan, en su caso, de los principales aspectos de mejora sobre control interno que haya identificado como consecuencia de su trabajo.

En este sentido, la Comisión de Auditoría ha recibido al auditor externo en 2020 en cinco de sus sesiones.

Por otro lado, el Reglamento del Consejo de Administración de Aena establece que la Comisión de Auditoría tiene entre sus competencias, la de recibir información periódica sobre las actividades de la Auditoría Interna, y verificar que la Alta Dirección tiene en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.

Auditoría Interna realiza regularmente seguimiento de las incidencias y recomendaciones incluidas en sus informes, con las direcciones/unidades afectadas.

Con posterioridad se informa tanto al Comité de Dirección como a la Comisión de Auditoría del estado de los principales puntos pendientes y de la evolución de los planes de acción asociados.

F.6. **Otra información relevante.**

No existe otra información relevante.

F.7. **Informe del auditor externo.**

Informe de:

F.7.1 Si la información del SCIIF remitida a los mercados ha sido sometida a revisión por el auditor externo, en cuyo caso la entidad debería incluir el informe correspondiente como anexo. En caso contrario, debería informar de sus motivos.

Aena ha solicitado al Auditor Externo que examine, 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 2020, sobre la base de los criterios establecidos en el Internal Control-Integrated Framework (2013) emitido por el Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

Este encargo se ha realizado de conformidad con la Norma ISAE 3000 Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information, emitida por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB).

En su opinión, el Grupo mantiene, en todos los aspectos significativos, un sistema de control interno eficaz sobre la información financiera a 31 diciembre de 2020.

G. GRADO DE SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES DE GOBIERNO CORPORATIVO

Indique el grado de seguimiento de la sociedad respecto de las recomendaciones del Código de buen gobierno de las sociedades cotizadas.

En el caso de que alguna recomendación no se siga o se siga parcialmente, se deberá incluir una explicación detallada de sus motivos de manera que los accionistas, los inversores y el mercado en general, cuenten con información suficiente para valorar el proceder de la sociedad. No serán aceptables explicaciones de carácter general.

1. Que los estatutos de las sociedades cotizadas no limiten el número máximo de votos que pueda emitir un mismo accionista, ni contengan otras restricciones que dificulten la toma de control de la sociedad mediante la adquisición de sus acciones en el mercado.

   Cumple [X] Explique [ ]

2. Que, cuando la sociedad cotizada esté controlada, en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio, por otra entidad, cotizada o no, y tenga, directamente o a través de sus filiales, relaciones de negocio con dicha entidad o alguna de sus filiales (distintas de las de la sociedad cotizada) o desarrolle actividades relacionadas con las de cualquiera de ellas informe públicamente con precisión acerca de:

   a) Las respectivas áreas de actividad y eventuales relaciones de negocio entre, por un lado, la sociedad cotizada o sus filiales y, por otro, la sociedad matriz o sus filiales.

   b) Los mecanismos previstos para resolver los eventuales conflictos de intereses que puedan presentarse.

   Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

3. Que durante la celebración de la junta general ordinaria, como complemento de la difusión por escrito del informe anual de gobierno corporativo, el presidente del consejo de administración informe verbalmente a los accionistas, con suficiente detalle, de los aspectos más relevantes del gobierno corporativo de la sociedad y, en particular:

   a) De los cambios acaecidos desde la anterior junta general ordinaria.

   b) De los motivos concretos por los que la compañía no sigue alguna de las recomendaciones del Código de Gobierno Corporativo y, si existieran, de las reglas alternativas que aplique en esa materia.

   Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

4. Que la sociedad defina y promueva una política relativa a la comunicación y contactos con accionistas e inversores institucionales en el marco de su implicación en la sociedad, así como con los asesores de voto que sea plenamente respetuosa con las normas contra el abuso de mercado y dé un trato semejante a los accionistas que se encuentren en la misma posición. Y que la sociedad haga pública dicha política a través de su página web, incluyendo información relativa a la forma en que la misma se ha puesto en práctica e identificando a los interlocutores o responsables de llevarla a cabo.

   Y que, sin perjuicio de las obligaciones legales de difusión de información privilegiada y otro tipo de información regulada, la sociedad cuente también con una política general relativa a la comunicación de información económico-financiera, no financiera y corporativa a través de los canales que considere adecuados (medios de comunicación, redes sociales u otras vías) que contribuya a maximizar la difusión y la calidad de la información a disposición del mercado, de los inversores y demás grupos de interés.

   Cumple [ ] Cumple parcialmente [X] Explique [ ]

La Sociedad cuenta con una política de comunicación general aprobada en enero de 2020. En todo caso, tal y como se acordó en la reunión del Consejo de Administración de diciembre de 2020, se va a aprobar una política general relativa a la comunicación de información económico-financiera, no financiera y corporativa.

5. Que el consejo de administración no eleve a la junta general una propuesta de delegación de facultades, para emitir acciones o valores convertibles con exclusión del derecho de suscripción preferente, por un importe superior al 20% del capital en el momento de la delegación.

   Y que cuando el consejo de administración apruebe cualquier emisión de acciones o de valores convertibles con exclusión del derecho de suscripción preferente, la sociedad publique inmediatamente en su página web los informes sobre dicha exclusión a los que hace referencia la legislación mercantil.

   Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

6. Que las sociedades cotizadas que elaboren los informes que se citan a continuación, ya sea de forma preceptiva o voluntaria, los publiquen en su página web con antelación suficiente a la celebración de la junta general ordinaria, aunque su difusión no sea obligatoria:

   a) Informe sobre la independencia del auditor.

   b) Informes de funcionamiento de las comisiones de auditoría y de nombramientos y retribuciones.

   c) Informe de la comisión de auditoría sobre operaciones vinculadas.

   Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

7. Que la sociedad transmita en directo, a través de su página web, la celebración de las juntas generales de accionistas.

   Y que la sociedad cuente con mecanismos que permitan la delegación y el ejercicio del voto por medios telemáticos e incluso, tratándose de sociedades de elevada capitalización y en la medida en que resulte proporcionado, la asistencia y participación activa en la Junta General.

   Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

8. Que la comisión de auditoría vele por que las cuentas anuales que el consejo de administración presente a la junta general de accionistas se elaboren de conformidad con la normativa contable. Y que en aquellos supuestos en que el auditor de cuentas haya incluido en su informe de auditoría alguna salvedad, el presidente de la comisión de auditoría explique con claridad en la junta general el parecer de la comisión de auditoría sobre su contenido y alcance, poniéndose a disposición de los accionistas en el momento de la publicación de la convocatoria de la junta, junto con el resto de propuestas e informes del consejo, un resumen de dicho parecer.

   Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

9. Que la sociedad haga públicos en su página web, de manera permanente, los requisitos y procedimientos que aceptará para acreditar la titularidad de acciones, el derecho de asistencia a la junta general de accionistas y el ejercicio o delegación del derecho de voto.

   Y que tales requisitos y procedimientos favorezcan la asistencia y el ejercicio de sus derechos a los accionistas y se apliquen de forma no discriminatoria.

   Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

10. Que cuando algún accionista legitimado haya ejercitado, con anterioridad a la celebración de la junta general de accionistas, el derecho a completar el orden del día o a presentar nuevas propuestas de acuerdo, la sociedad:

    a) Difunda de inmediato tales puntos complementarios y nuevas propuestas de acuerdo.

    b) Haga público el modelo de tarjeta de asistencia o formulario de delegación de voto o voto a distancia con las modificaciones precisas para que puedan votarse los nuevos puntos del orden del día y propuestas alternativas de acuerdo en los mismos términos que los propuestos por el consejo de administración.

    c) Someta todos esos puntos o propuestas alternativas a votación y les aplique las mismas reglas de voto que a las formuladas por el consejo de administración, incluidas, en particular, las presunciones o deducciones sobre el sentido del voto.

    d) Con posterioridad a la junta general de accionistas, comunique el desglose del voto sobre tales puntos complementarios o propuestas alternativas.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

11. Que, en el caso de que la sociedad tenga previsto pagar primas de asistencia a la junta general de accionistas, establezca, con anterioridad, una política general sobre tales primas y que dicha política sea estable.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [X]

12. Que el consejo de administración desempeñe sus funciones con unidad de propósito e independencia de criterio, dispense el mismo trato a todos los accionistas que se hallen en la misma posición y se guíe por el interés social, entendido como la consecución de un negocio rentable y sostenible a largo plazo, que promueva su continuidad y la maximización del valor económico de la empresa.

Y que en la búsqueda del interés social, además del respeto de las leyes y reglamentos y de un comportamiento basado en la buena fe, la ética y el respeto a los usos y a las buenas prácticas comúnmente aceptadas, procure conciliar el propio interés social con, según corresponda, los legítimos intereses de sus empleados, sus proveedores, sus clientes y los de los restantes grupos de interés que puedan verse afectados, así como el impacto de las actividades de la compañía en la comunidad en su conjunto y en el medio ambiente.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

13. Que el consejo de administración posea la dimensión precisa para lograr un funcionamiento eficaz y participativo, lo que hace aconsejable que tenga entre cinco y quince miembros.

Cumple [X] Explique [ ]

14. Que el consejo de administración apruebe una política dirigida a favorecer una composición apropiada del consejo de administración y que:

a) Sea concreta y verificable.

b) asegure que las propuestas de nombramiento o reelección se fundamenten en un análisis previo de las competencias requeridas por el consejo de administración; y

c) favorezca la diversidad de conocimientos, experiencias, edad y género. A estos efectos, se considera que favorecen la diversidad de género las medidas que fomenten que la compañía cuente con un número significativo de altas directivas.

Que el resultado del análisis previo de las competencias requeridas por el consejo de administración se recoja en el informe justificativo de la comisión de nombramientos que se publique al convocar la junta general de accionistas a la que se someta la ratificación, el nombramiento o la reelección de cada consejero.

La comisión de nombramientos verificará anualmente el cumplimiento de esta política y se informará de ello en el informe anual de gobierno corporativo.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

15. Que los consejeros dominicales e independientes constituyan una amplia mayoría del consejo de administración y que el número de consejeros ejecutivos sea el mínimo necesario, teniendo en cuenta la complejidad del grupo societario y el porcentaje de participación de los consejeros ejecutivos en el capital de la sociedad.

    Y que el número de consejeras suponga, al menos, el 40% de los miembros del consejo de administración antes de que finalice 2022 y en adelante, no siendo con anterioridad inferior al 30%.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

16. Que el porcentaje de consejeros dominicales sobre el total de consejeros no ejecutivos no sea mayor que la proporción existente entre el capital de la sociedad representado por dichos consejeros y el resto del capital.

    Este criterio podrá atenuarse:

    a) En sociedades de elevada capitalización en las que sean escasas las participaciones accionariales que tengan legalmente la consideración de significativas.

    b) Cuando se trate de sociedades en las que exista una pluralidad de accionistas representados en el consejo de administración y no tengan vínculos entre sí.

    Cumple [X] Explique [ ]

17. Que el número de consejeros independientes represente, al menos, la mitad del total de consejeros.

    Que, sin embargo, cuando la sociedad no sea de elevada capitalización o cuando, aun siéndolo, cuente con un accionista o varios actuando concertadamente, que controlen más del 30% del capital social, el número de consejeros independientes represente, al menos, un tercio del total de consejeros.

    Cumple [X] Explique [ ]

18. Que las sociedades hagan pública a través de su página web, y mantengan actualizada, la siguiente información sobre sus consejeros:

    a) Perfil profesional y biográfico.

    b) Otros consejos de administración a los que pertenezcan, se trate o no de sociedades cotizadas, así como sobre las demás actividades retribuidas que realice cualquiera que sea su naturaleza.

    c) Indicación de la categoría de consejero a la que pertenezcan, señalándose, en el caso de consejeros dominicales, el accionista al que representen o con quien tengan vínculos.

    d) Fecha de su primer nombramiento como consejero en la sociedad, así como de las posteriores reelecciones.

    e) Acciones de la compañía, y opciones sobre ellas, de las que sean titulares.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

19. Que en el informe anual de gobierno corporativo, previa verificación por la comisión de nombramientos, se expliquen las razones por las cuales se hayan nombrado consejeros dominicales a instancia de accionistas cuya participación accionarial sea inferior al 3% del capital; y se expongan las razones por las que no se hubieran atendido, en su caso, peticiones formales de presencia en el consejo procedentes de accionistas cuya participación accionarial sea igual o superior a la de otros a cuya instancia se hubieran designado consejeros dominicales.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [X]

20. Que los consejeros dominicales presenten su dimisión cuando el accionista a quien representen transmita íntegramente su participación accionarial. Y que también lo hagan, en el número que corresponda, cuando dicho accionista rebaje su participación accionarial hasta un nivel que exija la reducción del número de sus consejeros dominicales.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

21. Que el consejo de administración no proponga la separación de ningún consejero independiente antes del cumplimiento del período estatutario para el que hubiera sido nombrado, salvo cuando concurra justa causa, apreciada por el consejo de administración previo informe de la comisión de nombramientos. En particular, se entenderá que existe justa causa cuando el consejero pase a ocupar nuevos cargos o contraiga nuevas obligaciones que le impidan dedicar el tiempo necesario al desempeño de las funciones propias del cargo de consejero, incumpla los deberes inherentes a su cargo o incurra en algunas de las circunstancias que le hagan perder su condición de independiente, de acuerdo con lo establecido en la legislación aplicable.

También podrá proponerse la separación de consejeros independientes como consecuencia de ofertas públicas de adquisición, fusiones u otras operaciones corporativas similares que supongan un cambio en la estructura de capital de la sociedad, cuando tales cambios en la estructura del consejo de administración vengan propiciados por el criterio de proporcionalidad señalado en la recomendación 16.

Cumple [X] Explique [ ]

22. Que las sociedades establezcan reglas que obliguen a los consejeros a informar y, en su caso, a dimitir cuando se den situaciones que les afecten, relacionadas o no con su actuación en la propia sociedad, que puedan perjudicar al crédito y reputación de esta y, en particular, que les obliguen a informar al consejo de administración de cualquier causa penal en la que aparezcan como investigados, así como de sus vicisitudes procesales.

    Y que, habiendo sido informado o habiendo conocido el consejo de otro modo alguna de las situaciones mencionadas en el párrafo anterior, examine el caso tan pronto como sea posible y, atendiendo a las circunstancias concretas, decida, previo informe de la comisión de nombramientos y retribuciones, si debe o no adoptar alguna medida, como la apertura de una investigación interna, solicitar la dimisión del consejero o proponer su cese. Y que se informe al respecto en el informe anual de gobierno corporativo, salvo que concurran circunstancias especiales que lo justifiquen, de lo que deberá dejarse constancia en acta. Ello sin perjuicio de la información que la sociedad deba difundir, de resultar procedente, en el momento de la adopción de las medidas correspondientes.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

23. Que todos los consejeros expresen claramente su oposición cuando consideren que alguna propuesta de decisión sometida al consejo de administración puede ser contraria al interés social. Y que otro tanto hagan, de forma especial, los independientes y demás consejeros a quienes no afecte el potencial conflicto de intereses, cuando se trate de decisiones que puedan perjudicar a los accionistas no representados en el consejo de administración.

    Y que cuando el consejo de administración adopte decisiones significativas o reiteradas sobre las que el consejero hubiera formulado serias reservas, este saque las conclusiones que procedan y, si optara por dimitir, explique las razones en la carta a que se refiere la recomendación siguiente.

    Esta recomendación alcanza también al secretario del consejo de administración, aunque no tenga la condición de consejero.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

24. Que cuando, ya sea por dimisión o por acuerdo de la junta general, un consejero cese en su cargo antes del término de su mandato, explique de manera suficiente las razones de su dimisión o, en el caso de consejeros no ejecutivos, su parecer sobre los motivos del cese por la junta, en una carta que remitirá a todos los miembros del consejo de administración.

    Y que, sin perjuicio de que se dé cuenta de todo ello en el informe anual de gobierno corporativo, en la medida en que sea relevante para los inversores, la sociedad publique a la mayor brevedad posible el cese incluyendo referencia suficiente a los motivos o circunstancias aportados por el consejero.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

25. Que la comisión de nombramientos se asegure de que los consejeros no ejecutivos tienen suficiente disponibilidad de tiempo para el correcto desarrollo de sus funciones.

    Y que el reglamento del consejo establezca el número máximo de consejos de sociedades de los que pueden formar parte sus consejeros.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

26. Que el consejo de administración se reúna con la frecuencia precisa para desempeñar con eficacia sus funciones y, al menos, ocho veces al año, siguiendo el programa de fechas y asuntos que establezca al inicio del ejercicio, pudiendo cada consejero individualmente proponer otros puntos del orden del día inicialmente no previstos.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

27. Que las inasistencias de los consejeros se reduzcan a los casos indispensables y se cuantifiquen en el informe anual de gobierno corporativo. Y que, cuando deban producirse, se otorgue representación con instrucciones.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

28. Que cuando los consejeros o el secretario manifiesten preocupación sobre alguna propuesta o, en el caso de los consejeros, sobre la marcha de la sociedad y tales preocupaciones no queden resueltas en el consejo de administración, a petición de quien las hubiera manifestado, se deje constancia de ellas en el acta.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

29. Que la sociedad establezca los cauces adecuados para que los consejeros puedan obtener el asesoramiento preciso para el cumplimiento de sus funciones incluyendo, si así lo exigieran las circunstancias, asesoramiento externo con cargo a la empresa.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

30. Que, con independencia de los conocimientos que se exijan a los consejeros para el ejercicio de sus funciones, las sociedades ofrezcan también a los consejeros programas de actualización de conocimientos cuando las circunstancias lo aconsejen.

    Cumple [X] Explique [ ] No aplicable [ ]

31. Que el orden del día de las sesiones indique con claridad aquellos puntos sobre los que el consejo de administración deberá adoptar una decisión o acuerdo para que los consejeros puedan estudiar o recabar, con carácter previo, la información precisa para su adopción.

    Cuando, excepcionalmente, por razones de urgencia, el presidente quiera someter a la aprobación del consejo de administración decisiones o acuerdos que no figuraran en el orden del día, será preciso el consentimiento previo y expreso de la mayoría de los consejeros presentes, del que se dejará debida constancia en el acta.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

32. Que los consejeros sean periódicamente informados de los movimientos en el accionariado y de la opinión que los accionistas significativos, los inversores y las agencias de calificación tengan sobre la sociedad y su grupo.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

33. Que el presidente, como responsable del eficaz funcionamiento del consejo de administración, además de ejercer las funciones que tiene legal y estatutariamente atribuidas, prepare y someta al consejo de administración un programa de fechas y asuntos a tratar; organice y coordine la evaluación periódica del consejo, así como, en su caso, la del primer ejecutivo de la sociedad; sea responsable de la dirección del consejo y de la efectividad de su funcionamiento; se asegure de que se dedica suficiente tiempo de discusión a las cuestiones estratégicas, y acuerde y revise los programas de actualización de conocimientos para cada consejero, cuando las circunstancias lo aconsejen.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

34. Que cuando exista un consejero coordinador, los estatutos o el reglamento del consejo de administración, además de las facultades que le corresponden legalmente, le atribuya las siguientes: presidir el consejo de administración en ausencia del presidente y de los vicepresidentes, en caso de existir; 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, en particular, en relación con el gobierno corporativo de la sociedad; y coordinar el plan de sucesión del presidente.

    Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

35. Que el secretario del consejo de administración vele de forma especial para que en sus actuaciones y decisiones el consejo de administración tenga presentes las recomendaciones sobre buen gobierno contenidas en este Código de buen gobierno que fueran aplicables a la sociedad.

    Cumple [X] Explique [ ]

36. Que el consejo de administración en pleno evalúe una vez al año y adopte, en su caso, un plan de acción que corrija las deficiencias detectadas respecto de:

a) La calidad y eficiencia del funcionamiento del consejo de administración.

b) El funcionamiento y la composición de sus comisiones.

c) La diversidad en la composición y competencias del consejo de administración.

d) El desempeño del presidente del consejo de administración y del primer ejecutivo de la sociedad.

e) El desempeño y la aportación de cada consejero, prestando especial atención a los responsables de las distintas comisiones del consejo.

Para la realización de la evaluación de las distintas comisiones se partirá del informe que estas eleven al consejo de administración, y para la de este último, del que le eleve la comisión de nombramientos.

Cada tres años, el consejo de administración será auxiliado para la realización de la evaluación por un consultor externo, cuya independencia será verificada por la comisión de nombramientos.

Las relaciones de negocio que el consultor o cualquier sociedad de su grupo mantengan con la sociedad o cualquier sociedad de su grupo deberán ser desglosadas en el informe anual de gobierno corporativo.

El proceso y las áreas evaluadas serán objeto de descripción en el informe anual de gobierno corporativo.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

37. Que cuando exista una comisión ejecutiva en ella haya presencia de al menos dos consejeros no ejecutivos, siendo al menos uno de ellos independiente; y que su secretario sea el del consejo de administración.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

38. Que el consejo de administración tenga siempre conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la comisión ejecutiva y que todos los miembros del consejo de administración reciban copia de las actas de las sesiones de la comisión ejecutiva.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

39. Que los miembros de la comisión de auditoría en su conjunto, y de forma especial su presidente, se designen teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos, tanto financieros como no financieros.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

40. Que bajo la supervisión de la comisión de auditoría, se disponga de una unidad que asuma la función de auditoría interna que vele por el buen funcionamiento de los sistemas de información y control interno y que funcionalmente dependa del presidente no ejecutivo del consejo o del de la comisión de auditoría.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

41. Que el responsable de la unidad que asuma la función de auditoría interna presente a la comisión de auditoría, para su aprobación por esta o por el consejo, su plan anual de trabajo, le informe directamente de su ejecución, incluidas las posibles incidencias y limitaciones al alcance que se presenten en su desarrollo, los resultados y el seguimiento de sus recomendaciones y le someta al final de cada ejercicio un informe de actividades.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

42. Que, además de las previstas en la ley, correspondan a la comisión de auditoría las siguientes funciones:

1. En relación con los sistemas de información y control interno:

a) Supervisar y evaluar el proceso de elaboración y la integridad de la información financiera y no financiera, así como los sistemas de control y gestión de riesgos financieros y no financieros relativos a la sociedad y, en su caso, al grupo —incluyendo los operativos, tecnológicos, legales, sociales, medioambientales, políticos y reputacionales o relacionados con la corrupción— revisando el cumplimiento de los requisitos normativos, la adecuada delimitación del perímetro de consolidación y la correcta aplicación de los criterios contables.

b) Velar por la independencia de la unidad que asume la función de auditoría interna; proponer la selección, nombramiento y cese del responsable del servicio de auditoría interna; proponer el presupuesto de ese servicio; aprobar o proponer la aprobación al consejo de la orientación y el plan de trabajo anual de la auditoría interna, asegurándose de que su actividad esté enfocada principalmente en los riesgos relevantes (incluidos los reputacionales); recibir información periódica sobre sus actividades; y verificar que la alta dirección tenga en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.

c) Establecer y supervisar un mecanismo que permita a los empleados y a otras personas relacionadas con la sociedad, tales como consejeros, accionistas, proveedores, contratistas o subcontratistas, comunicar las irregularidades de potencial trascendencia, incluyendo las financieras y contables, o de cualquier otra índole, relacionadas con la compañía que adviertan en el seno de la empresa o su grupo. Dicho mecanismo deberá garantizar la confidencialidad y, en todo caso, prever supuestos en los que las comunicaciones puedan realizarse de forma anónima, respetando los derechos del denunciante y denunciado.

d) Velar en general por que las políticas y sistemas establecidos en materia de control interno se apliquen de modo efectivo en la práctica.

2. En relación con el auditor externo:

a) En caso de renuncia del auditor externo, examinar las circunstancias que la hubieran motivado.

b) Velar que la retribución del auditor externo por su trabajo no comprometa su calidad ni su independencia.

c) Supervisar que la sociedad comunique a través de la CNMV el cambio de auditor y lo acompañe de una declaración sobre la eventual existencia de desacuerdos con el auditor saliente y, si hubieran existido, de su contenido.

d) Asegurar que el auditor externo mantenga anualmente una reunión con el pleno del consejo de administración para informarle sobre el trabajo realizado y sobre la evolución de la situación contable y de riesgos de la sociedad.

e) Asegurar que la sociedad y el auditor externo respetan las normas vigentes sobre prestación de servicios distintos a los de auditoría, los límites a la concentración del negocio del auditor y, en general, las demás normas sobre independencia de los auditores.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

Las nuevas funciones atribuidas a la comisión de auditoría por el nuevo Código de Buen Gobierno ya se prestaban de facto por la Comisión de Auditoría de la Sociedad.

43. Que la comisión de auditoría pueda convocar a cualquier empleado o directivo de la sociedad, e incluso disponer que comparezcan sin presencia de ningún otro directivo.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

44. Que la comisión de auditoría sea informada sobre las operaciones de modificaciones estructurales y corporativas que proyecte realizar la sociedad para su análisis e informe previo al consejo de administración sobre sus condiciones económicas y su impacto contable y, en especial, en su caso, sobre la ecuación de canje propuesta.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

45. Que la política de control y gestión de riesgos identifique o determine al menos:

a) Los distintos tipos de riesgo, financieros y no financieros (entre otros los operativos, tecnológicos, legales, sociales, medio ambientales, políticos y reputacionales, incluidos los relacionados con la corrupción) a los que se enfrenta la sociedad, incluyendo entre los financieros o económicos, los pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.

b) Un modelo de control y gestión de riesgos basado en diferentes niveles, del que formará parte una comisión especializada en riesgos cuando las normas sectoriales lo prevean o la sociedad lo estime apropiado.

c) El nivel de riesgo que la sociedad considere aceptable.

d) Las medidas previstas para mitigar el impacto de los riesgos identificados, en caso de que llegaran a materializarse.

e) Los sistemas de información y control interno que se utilizarán para controlar y gestionar los citados riesgos, incluidos los pasivos contingentes o riesgos fuera de balance.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

46. Que bajo la supervisión directa de la comisión de auditoría o, en su caso, de una comisión especializada del consejo de administración, exista una función interna de control y gestión de riesgos ejercida por una unidad o departamento interno de la sociedad que tenga atribuidas expresamente las siguientes funciones:

a) Asegurar el buen funcionamiento de los sistemas de control y gestión de riesgos y, en particular, que se identifican, gestionan, y cuantifican adecuadamente todos los riesgos importantes que afecten a la sociedad.

b) Participar activamente en la elaboración de la estrategia de riesgos y en las decisiones importantes sobre su gestión.

c) Velar por que los sistemas de control y gestión de riesgos mitiguen los riesgos adecuadamente en el marco de la política definida por el consejo de administración.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

47. Que los miembros de la comisión de nombramientos y de retribuciones –o de la comisión de nombramientos y la comisión de retribuciones, si estuvieren separadas– se designen procurando que tengan los conocimientos, aptitudes y experiencia adecuados a las funciones que estén llamados a desempeñar y que la mayoría de dichos miembros sean consejeros independientes.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

48. Que las sociedades de elevada capitalización cuenten con una comisión de nombramientos y con una comisión de remuneraciones separadas.

Cumple [ ] Explique [X] No aplicable [ ]

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016, está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, se entiende que carece de sentido práctico, y es totalmente ineficiente, desdoblar en dos comisiones distintas la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, dado que la competencia en materia de remuneraciones, se establece por el Ministerio de Hacienda y Administraciones públicas, de conformidad con la normativa antes indicada.

49. Que la comisión de nombramientos consulte al presidente del consejo de administración y al primer ejecutivo de la sociedad, especialmente cuando se trate de materias relativas a los consejeros ejecutivos.

Y que cualquier consejero pueda solicitar de la comisión de nombramientos que tome en consideración, por si los encuentra idóneos a su juicio, potenciales candidatos para cubrir vacantes de consejero.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ]

50. Que la comisión de retribuciones ejerza sus funciones con independencia y que, además de las funciones que le atribuya la ley, le correspondan las siguientes:

a) Proponer al consejo de administración las condiciones básicas de los contratos de los altos directivos.

b) Comprobar la observancia de la política retributiva establecida por la sociedad.

c) Revisar periódicamente la política de remuneraciones aplicada a los consejeros y altos directivos, incluidos los sistemas retributivos con acciones y su aplicación, así como garantizar que su remuneración individual sea proporcionada a la que se pague a los demás consejeros y altos directivos de la sociedad.

d) Velar por que los eventuales conflictos de intereses no perjudiquen la independencia del asesoramiento externo prestado a la comisión.

e) Verificar la información sobre remuneraciones de los consejeros y altos directivos contenida en los distintos documentos corporativos, incluido el informe anual sobre remuneraciones de los consejeros.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [X] Explique [ ]

Las funciones mencionadas en esta recomendación están incluidas en el art 24 del Reglamento del Consejo de administración, donde se regulan las competencias de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, pero no puede cumplir con algunas de ellas ni actuar con independencia en asuntos de retribuciones por estar sujeta a normativa publica prevalente.

51. Que la comisión de retribuciones consulte al presidente y al primer ejecutivo de la sociedad, especialmente cuando se trate de materias relativas a los consejeros ejecutivos y altos directivos.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [ ] Explique [X]

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016, está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

La remuneración de los consejeros está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital, fijada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y, por tanto, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo no tiene competencia para hacer modificaciones en materia de retribuciones al presidente y al primer ejecutivo de la sociedad.

52. Que las reglas de composición y funcionamiento de las comisiones de supervisión y control figuren en el reglamento del consejo de administración y que sean consistentes con las aplicables a las comisiones legalmente obligatorias conforme a las recomendaciones anteriores, incluyendo:

a) Que estén compuestas exclusivamente por consejeros no ejecutivos, con mayoría de consejeros independientes.

b) Que sus presidentes sean consejeros independientes.

c) Que el consejo de administración designe a los miembros de estas comisiones teniendo presentes los conocimientos, aptitudes y experiencia de los consejeros y los cometidos de cada comisión, delibere sobre sus propuestas e informes; y que rindan cuentas, en el primer pleno del consejo de administración posterior a sus reuniones, de su actividad y que respondan del trabajo realizado.

d) Que las comisiones puedan recabar asesoramiento externo, cuando lo consideren necesario para el desempeño de sus funciones.

e) Que de sus reuniones se levante acta, que se pondrá a disposición de todos los consejeros.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

53. Que la supervisión del cumplimiento de las políticas y reglas de la sociedad en materia medioambiental, social y de gobierno corporativo, así como de los códigos internos de conducta, se atribuya a una o se reparta entre varias comisiones del consejo de administración que podrán ser la comisión de auditoría, la de nombramientos, una comisión especializada en sostenibilidad o responsabilidad social corporativa u otra comisión especializada que el consejo de administración, en ejercicio de sus facultades de auto-organización, haya decidido crear. Y que tal comisión esté integrada únicamente por consejeros no ejecutivos, siendo la mayoría independientes y se le atribuyan específicamente las funciones mínimas que se indican en la recomendación siguiente.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [X] Explique [ ]

Las funciones mínimas recogidas en la Recomendación 54 siguiente, se han atribuido a la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo tras la modificación del Reglamento del Consejo de Administración de 26 de enero de 2021.

54. Las funciones mínimas a las que se refiere la recomendación anterior son las siguientes:

a) La supervisión del cumplimiento de las reglas de gobierno corporativo y de los códigos internos de conducta de la empresa, velando asimismo por que la cultura corporativa esté alineada con su propósito y valores.

b) La supervisión de la aplicación de la política general relativa a la comunicación de información económico-financiera, no financiera y corporativa así como a la comunicación con accionistas e inversores, asesores de voto y otros grupos de interés. Asimismo se hará seguimiento del modo en que la entidad se comunica y relaciona con los pequeños y medianos accionistas.

c) La evaluación y revisión periódica del sistema de gobierno corporativo y de la política en materia medioambiental y social de la sociedad, con el fin de que cumplan su misión de promover el interés social y tengan en cuenta, según corresponda, los legítimos intereses de los restantes grupos de interés.

d) La supervisión de que las prácticas de la sociedad en materia medioambiental y social se ajustan a la estrategia y política fijadas.

e) La supervisión y evaluación de los procesos de relación con los distintos grupos de interés.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [X] Explique [ ]

Las funciones mínimas se han atribuido a la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo tras la modificación del Reglamento del Consejo de Administración de 26 de enero de 2021.

55. Que las políticas de sostenibilidad en materias medioambientales y sociales identifiquen e incluyan al menos:

a) Los principios, compromisos, objetivos y estrategia en lo relativo a accionistas, empleados, clientes, proveedores, cuestiones sociales, medio ambiente, diversidad, responsabilidad fiscal, respeto de los derechos humanos y prevención de la corrupción y otras conductas ilegales

b) Los métodos o sistemas para el seguimiento del cumplimiento de las políticas, de los riesgos asociados y su gestión.

c) Los mecanismos de supervisión del riesgo no financiero, incluido el relacionado con aspectos éticos y de conducta empresarial.

d) Los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés.

e) Las prácticas de comunicación responsable que eviten la manipulación informativa y protejan la integridad y el honor.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [X] Explique [ ]

La Sociedad tiene el compromiso de modificar próximamente la Política actual denominada "Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética", y aunque algunas de estas funciones relacionadas en esta recomendación no figuran en la citada Política, sí figuran en otras Políticas de la Sociedad.

56. Que la remuneración de los consejeros sea la necesaria para atraer y retener a los consejeros del perfil deseado y para retribuir la dedicación, cualificación y responsabilidad que el cargo exija, pero no tan elevada como para comprometer la independencia de criterio de los consejeros no ejecutivos.

Cumple [ ] Explique [X]

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital por lo que la Sociedad no puede modificar dicha remuneración para adecuarla a los requisitos de esta recomendación.

57. Que se circunscriban a los consejeros ejecutivos las remuneraciones variables ligadas al rendimiento de la sociedad y al desempeño personal, así como la remuneración mediante entrega de acciones, opciones o derechos sobre acciones o instrumentos referenciados al valor de la acción y los sistemas de ahorro a largo plazo tales como planes de pensiones, sistemas de jubilación u otros sistemas de previsión social.

Se podrá contemplar la entrega de acciones como remuneración a los consejeros no ejecutivos cuando se condicione a que las mantengan hasta su cese como consejeros. Lo anterior no será de aplicación a las acciones que el consejero necesite enajenar, en su caso, para satisfacer los costes relacionados con su adquisición.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [ ] Explique [X]

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

La remuneración de los consejeros ejecutivos, incluida la remuneración variable, está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital por lo que la Sociedad no puede modificar dicha remuneración para adecuarla a los requisitos de esta recomendación.

58. Que en caso de remuneraciones variables, las políticas retributivas incorporen los límites y las cautelas técnicas precisas para asegurar que tales remuneraciones guardan relación con el rendimiento profesional de sus beneficiarios y no derivan solamente de la evolución general de los mercados o del sector de actividad de la compañía o de otras circunstancias similares.

Y, en particular, que los componentes variables de las remuneraciones:

a) Estén vinculados a criterios de rendimiento que sean predeterminados y medibles y que dichos criterios consideren el riesgo asumido para la obtención de un resultado.

b) Promuevan la sostenibilidad de la empresa e incluyan criterios no financieros que sean adecuados para la creación de valor a largo plazo, como el cumplimiento de las reglas y los procedimientos internos de la sociedad y de sus políticas para el control y gestión de riesgos.

c) Se configuren sobre la base de un equilibrio entre el cumplimiento de objetivos a corto, medio y largo plazo, que permitan remunerar el rendimiento por un desempeño continuado durante un período de tiempo suficiente para apreciar su contribución a la creación sostenible de valor, de forma que los elementos de medida de ese rendimiento no giren únicamente en torno a hechos puntuales, ocasionales o extraordinarios.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [ ] Explique [X] No aplicable [ ]

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros, que no incluye remuneración variable para los consejeros no ejecutivos, está predeterminada por esta normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital por lo que la Sociedad no puede modificar dicha remuneración para adecuarla a los requisitos de esta recomendación.

59. Que el pago de los componentes variables de la remuneración quede sujeto a una comprobación suficiente de que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento o de otro tipo previamente establecidas. Las entidades incluirán en el informe anual de remuneraciones de los consejeros los criterios en cuanto al tiempo requerido y métodos para tal comprobación en función de la naturaleza y características de cada componente variable.

Que, adicionalmente, las entidades valoren el establecimiento de una cláusula de reducción ('malus') basada en el diferimiento por un período suficiente del pago de una parte de los componentes variables que implique su pérdida total o parcial en el caso de que con anterioridad al momento del pago se produzca algún evento que lo haga aconsejable.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [ ] Explique [X] No aplicable [ ]

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los

máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros, que solo incluye remuneración variable para el consejero ejecutivo, está predeterminada por esta normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital por lo que la Sociedad no puede modificar las condiciones del pago de esta remuneración para adecuarla a los requisitos de esta recomendación.

60. Que las remuneraciones relacionadas con los resultados de la sociedad tomen en cuenta las eventuales salvedades que consten en el informe del auditor externo y minoren dichos resultados.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [ ] Explique [X] No aplicable [ ]

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital por lo que la Sociedad no tiene capacidad para tomar en cuenta las eventuales salvedades que consten en el informe del auditor externo en aquellas remuneraciones relacionadas con los resultados de la sociedad cuando dichas salvedades minoren los resultados.

61. Que un porcentaje relevante de la remuneración variable de los consejeros ejecutivos esté vinculado a la entrega de acciones o de instrumentos financieros referenciados a su valor.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [ ] Explique [X] No aplicable [ ]

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros, que solo incluye la remuneración variable para el consejero ejecutivo, está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital, la cual no prevé que un porcentaje relevante de la remuneración variable de los consejeros ejecutivos esté vinculado a la entrega de acciones o de instrumentos financieros referenciados a su valor.

62. Que una vez atribuidas las acciones, las opciones o instrumentos financieros correspondientes a los sistemas retributivos, los consejeros ejecutivos no puedan transferir su titularidad o ejercitarlos hasta transcurrido un plazo de al menos tres años.

Se exceptúa el caso en el que el consejero mantenga, en el momento de la transmisión o ejercicio, una exposición económica neta a la variación del precio de las acciones por un valor de mercado equivalente a un importe de al menos dos veces su remuneración fija anual mediante la titularidad de acciones, opciones u otros instrumentos financieros.

Lo anterior no será de aplicación a las acciones que el consejero necesite enajenar para satisfacer los costes relacionados con su adquisición o, previa apreciación favorable de la comisión de nombramientos y retribuciones, para hacer frente a situaciones extraordinarias sobrevenidas que lo requieran.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [ ] Explique [X] No aplicable [ ]

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital, la cual no prevé que un porcentaje relevante de la remuneración variable de los consejeros ejecutivos esté vinculado a la entrega de acciones o de instrumentos financieros referenciados a su valor, por lo que la Sociedad no tiene capacidad para cumplir con esta recomendación.

63. Que los acuerdos contractuales incluyan una cláusula que permita a la sociedad reclamar el reembolso de los componentes variables de la remuneración cuando el pago no haya estado ajustado a las condiciones de rendimiento o cuando se hayan abonado atendiendo a datos cuya inexactitud quede acreditada con posterioridad.

Cumple [ ] Cumple parcialmente [ ] Explique [X] No aplicable [ ]

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Como consecuencia de lo anterior, tanto la remuneración de los consejeros como las cláusulas contractuales relacionadas con la misma, están predeterminadas por esta normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital, sin que la Sociedad tenga capacidad para adecuarse al contenido de la presente recomendación.

64. Que los pagos por resolución o extinción del contrato no superen un importe equivalente a dos años de la retribución total anual y que no se abonen hasta que la sociedad haya podido comprobar que el consejero ha cumplido con los criterios o condiciones establecidos para su percepción.

A efectos de esta recomendación, entre los pagos por resolución o extinción contractual se considerarán cualesquiera abonos cuyo devengo u obligación de pago surja como consecuencia o con ocasión de la extinción de la relación contractual que vinculaba al consejero con la sociedad, incluidos los importes no previamente consolidados de sistemas de ahorro a largo plazo y las cantidades que se abonen en virtud de pactos de no competencia post-contractual.

Cumple [X] Cumple parcialmente [ ] Explique [ ] No aplicable [ ]

H. OTRAS INFORMACIONES DE INTERÉS

1. Si existe algún aspecto relevante en materia de gobierno corporativo en la sociedad o en las entidades del grupo que no se haya recogido en el resto de apartados del presente informe, pero que sea necesario incluir para recoger una información más completa y razonada sobre la estructura y prácticas de gobierno en la entidad o su grupo, detállelos brevemente.

2. Dentro de este apartado, también podrá incluirse cualquier otra información, aclaración o matiz relacionado con los anteriores apartados del informe en la medida en que sean relevantes y no reiterativos.

   En concreto, se indicará si la sociedad está sometida a legislación diferente a la española en materia de gobierno corporativo y, en su caso, incluya aquella información que esté obligada a suministrar y sea distinta de la exigida en el presente informe.

3. La sociedad también podrá indicar si se ha adherido voluntariamente a otros códigos de principios éticos o de buenas prácticas, internacionales, sectoriales o de otro ámbito. En su caso, se identificará el código en cuestión y la fecha de adhesión. En particular, hará mención a si se ha adherido al Código de Buenas Prácticas Tributarias, de 20 de julio de 2010:

En la sesión del Consejo de Administración celebrada el 21 de febrero de 2017, la Sociedad adoptó la decisión de adhesión al Código de Buenas Prácticas Tributarias desarrollado por la Agencia Tributaria y el Foro de Grandes Empresas y comunicado a dicha Agencia el 11 de abril de 2017. Este Código tiene como objetivo reforzar la transparencia y la cooperación en la práctica fiscal de la Compañía, así como aumentar la seguridad jurídica en la interpretación de las normas tributarias.

En la sesión del Consejo de Administración celebrada el 26 de enero de 2021, se aprobó la modificación del Reglamento del Consejo de Administración para adaptarlo a las nuevas recomendaciones del nuevo Código de Buen Gobierno. En particular, el Consejo de Administración aprobó por unanimidad la modificación del artículo 5 (Funciones Generales del Consejo de Administración), artículo 13 (Dimisión, separación y cese), artículo 23 (Comisión de Auditoría), artículo 24 (Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo), artículo 33 (Informe anual de gobierno corporativo) y artículo 34 (Informe anual sobre remuneraciones de los Consejeros) del Reglamento del Consejo de Administración.

2. Otras informaciones, aclaraciones o matices relacionados con apartados del informe:

[CONTINUACIÓN APARTADO C.2.1]

C.2 COMISIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Continuación de la explicación de funciones, procedimientos y reglas de organización de la Comisión de Auditoría.

- La Comisión de Auditoría podrá requerir la asistencia a sus reuniones del auditor de cuentas de la Sociedad y del responsable de la auditoría interna. Asimismo, la Comisión de Auditoría podrá convocar a cualquier empleado o directivo de la Sociedad e incluso disponer que cualquier empleado comparezca sin presencia de ningún directivo.
- La Comisión de Auditoría realizará con carácter anual una memoria conteniendo las actividades realizadas por la misma.
- El Consejo de Administración tendrá conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la Comisión de Auditoría y todos sus miembros recibirán copia de las actas de las reuniones de la Comisión.

Las actuaciones más importantes de la Comisión de Auditoría llevadas a cabo durante el ejercicio 2020 han sido:
- La Comisión ha analizado la información financiera con carácter previo a su conocimiento por el Consejo de Administración y a su remisión a la CNMV y a los mercados. En concreto, ha analizado: las Cuentas Anuales, el Informe de Gestión, el Estado de Información No Financiera Consolidado, el Informe Anual de Gobierno Corporativo, la propuesta de distribución de resultados, los Informes Financieros Trimestrales, los Estados Financieros Consolidados y el Informe Financiero semestral.
- Ha aprobado el Informe de Independencia de auditores durante el ejercicio 2019.
- Ha supervisado las actuaciones desarrolladas por la Dirección de Auditoría Interna de la Sociedad. En concreto, se han tratado los siguientes temas: se ha aprobado el mapa de riesgos del año 2020, que se actualizó debido al Covid-19, se han analizado las actividades de auditoría interna realizadas en 2020, habiendo explicado el Director de Auditoría Interna las modificaciones del enfoque metodológico del Sistema de Gestión

de Riesgos a causa del impacto del Covid-19, así como la actualización de controles, indicados y planes de acción ya existentes. Se ha hecho seguimiento de las actuaciones e incidencias del Plan de Auditoría Interna.
- La Comisión ha revisado la información sobre operaciones vinculadas.
- Ha realizado un seguimiento específico sobre el Sistema de Seguridad de la Información en Aena.
- En enero de 2020 revisó las principales actuaciones de la propia Comisión, al objeto de aprobar la memoria de actividades del ejercicio 2019.
- Se han revisado las actuaciones de 2019 en materia de Cumplimiento Normativo –que incluye la actividad del Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento y la de la Dirección de Cumplimiento, la información sobre el Canal de Denuncias en el año 2019, información esta última que se ha revisado trimestralmente durante el año. Se ha revisado igualmente la ejecución del Plan de Acción y del Presupuesto de 2019- y el Plan de Acción para el año 2020 junto con su Presupuesto.
- Se ha presentado por el Delegado de Protección de Datos de Aena y por la unidad Central de Protección de Datos, el informe de actuaciones realizadas durante el año 2019. Adicionalmente se presentó en este informe el Plan de Trabajo para el año 2020 aprobado por el Comité de Protección de Datos de Aena, que, posteriormente fue adaptado con motivo del impacto del Covid-19, para introducir los necesarios ajustes derivados de la nueva normativa derivada de esta crisis sanitaria.
- Además, en la Comisión de Auditoría se han revisado las siguientes políticas que han sido modificadas por el Consejo de Administración en enero de 2020:
- Política de Cumplimiento Normativo.
- Política contra la Corrupción y el Fraude.
- Política de Comunicación y contactos con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto.
- Política Fiscal Corporativa.
- Política de Retribución al accionista.
- Política de Control y Gestión de Riesgos
- Política de seguridad de la Información.

Posteriormente, en diciembre de 2020, se han vuelto a revisar la Política de comunicación y contactos con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto, la Política de Control y Gestión de Riesgos, la Política de Cumplimiento Normativo, la Política contra la Corrupción y el Fraude y el Código de Conducta, que fueron modificados de nuevo el 22 de diciembre de 2020.

Continuación de la explicación de funciones, procedimientos y reglas de organización de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo:

- Cualquier Consejero de la Sociedad podrá solicitar de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo que tome en consideración, por si los considerara idóneos, potenciales candidatos para cubrir vacantes de Consejero.
- Si el Consejero Coordinador no formara parte de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, ésta deberá mantener contacto habitual con él.
Relaciones con el Consejo de Administración
- El Consejo de Administración tendrá conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo y todos sus miembros recibirán copia de las actas de las reuniones de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo.
En cuanto a los asuntos de mayor relevancia llevados a cabo por la Comisión durante el ejercicio 2020, cabe mencionar los siguientes:
- Ante los vencimientos de los cargos de los consejeros independientes D. Jaime Terceiro Lomba, D. Amancio López Seijas y D. Jose Luis Bonet Ferrer el pasado 3 de junio de 2019 la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo propuso la reelección, por la Junta General de Accionistas, de los consejeros D. Jaime Terceiro Lomba y D. Amancio López Seijas, previo análisis de las necesidades del Consejo de Administración y en base a la matriz de competencia aprobada en el Plan de Actuación de 2020.
- La Comisión propuso el nombramiento, por la Junta General de Accionistas, de Dª Irene Cano Piquero como Consejera Independiente. Para ello, se contó con la terna propuesta por el asesor externo Russell Reynolds tras el proceso selectivo llevado a cabo a estos efectos, teniendo en cuenta la matriz de competencias anteriormente mencionada.
- La Comisión, como consecuencia de la suspensión de la Junta General de Accionistas prevista para el mes de marzo y finalmente celebrada en el mes de octubre, ratificó la propuesta de reelección, por la Junta General de Accionistas, de los consejeros D. Jaime Terceiro Lomba y D. Amancio López Seijas, que fueron presentados en la Comisión que tuvo lugar en el mes de febrero. En este mismo contexto, también se ratificó la propuesta de nombramiento de Dª Irene Cano Piquero como Consejera Independiente.
- El Presidente del Consejo de Administración sometió a esta Comisión la propuesta al Consejo del nombramiento de un nuevo Consejero por la Junta General de Accionistas ante la vacante que se produciría en octubre por el vencimiento del plazo estatutario de D. Francisco Javier Martín Ramiro. En este sentido, la Comisión formuló el Informe Justificativo correspondiente y acordó proponer el nombramiento de D. Francisco Javier Marín San Andrés como Consejero Ejecutivo, concluyendo que el candidato cuenta con los requisitos de idoneidad, competencia, experiencia, formación, méritos y compromisos propios y necesarios para desempeñar dicho cargo.
- Con motivo de la vacante producida en el seno del Consejo de Administración como consecuencia de la dimisión del Consejero D. Jordi Hereu Boher, la Comisión propuso el nombramiento por cooptación de D. Juan Río Cortés como Consejero Independiente. Para ello, se evaluó la terna propuesta por el asesor externo Russell Reynolds tras el proceso selectivo llevado a cabo a estos efectos, teniendo en cuenta la matriz de competencias revisada por esta misma Comisión el 24 de noviembre.
- La Comisión elaboró el informe de verificación de cumplimiento de la Política de Selección de Candidatos a Consejeros.
- La Comisión revisó todas las Políticas Corporativas del Grupo Aena para homogeneizarlas y actualizar, en su caso, algunos aspectos de sus contenidos. Asimismo, se aprobó la Política de Derechos Humanos.
- Con posterioridad, se volvieron a presentar para su revisión diferentes Políticas Corporativas del Grupo Aena para, esta vez, modificarlas y adecuarlas en el sentido de las recomendaciones contenidas en el nuevo Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas publicado por la CNMV el pasado mes de junio ("CBG"). Asimismo, la jefa de la División de Gobierno Corporativo y Cumplimiento presentó un Plan de Acción en relación a las recomendaciones contenidas en el CBG, a través del cual se ha llevado a cabo un análisis sobre aquellas recomendaciones que tienen un impacto en la Sociedad y que requieren modificaciones en la normativa interna de Aena.
- La Comisión revisó el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones de Consejeros.
- En esta misma sesión, la Comisión conoció y dio su visto bueno al Estado de Información No Financiera (EINF), presentado de forma integrada en el Informe de Gestión, a diferencia de los reportes que se hacían en los años anteriores de forma independiente.

- La Comisión ha realizado el seguimiento de las principales actuaciones realizadas en materia de Responsabilidad Corporativa adoptadas con motivo de la crisis sanitaria generada por el Covid-19.
- El Secretario del Consejo de Administración presentó la revisión del Plan de Formación de los Consejeros para el año 2020, aprobado por el Consejo en noviembre de 2019, ya que con motivo de la especial situación derivada de la crisis sanitaria del Covid-19, se decidió adaptarlo a las circunstancias, valorando más aquel tipo de formación enfocada a la gestión de crisis.
- La Comisión aprobó el Plan de Formación de los Consejeros para el año 2021, agrupándose en tres tipos de formación: formación de iniciación para nuevos Consejeros, formación ordinaria y formación para las Comisiones del Consejo.
- La Comisión, según establece el artículo 19.8 del Reglamento del Consejo de Administración y siguiendo la Recomendación nº 36 del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas de la CNMV, analizó los resultados de la evaluación llevada a cabo mediante recursos propios sobre la actividad del Consejo de Administración y sus Comisiones durante el ejercicio 2019.
- La Comisión aprobó la planificación de los objetivos de empresa y de Alta Dirección en el ámbito del Sistema de Gestión del Desempeño (SGD) de Aena para 2020, así como la revisión del resultado de los objetivos del SGC 2019.
- Ante la jubilación del Director de Aena Internacional, D. Juan José Álvarez Gallego, la Comisión informó favorablemente el nombramiento de Dª. Mª Ángeles Rubio Alfayate como la nueva Directora de Aena Internacional.
- La Comisión acordó proponer al Consejo de Administración el traspaso de funciones relativas a Aena Internacional a la Dirección General de Aeropuertos, pasando la Dirección General Comercial, Inmobiliaria y Desarrollo Internacional a denominarse Dirección General Comercial e Inmobiliaria.
- La Comisión también aprobó la propuesta de cambio de denominación de la recientemente creada Dirección de Innovación y Proyectos Estratégicos Transversales a "Dirección de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente".
- La Comisión informó favorablemente de la propuesta de plantear al Consejo de Administración la composición y funciones del Comité de Dirección Ejecutivo de la Sociedad.
- La Comisión informó favorablemente a propuesta de la matriz de competencias de los miembros Consejo de Administración.

[CONTINUACIÓN APARTADO D.6]

D.6 Detalle los mecanismos establecidos para detectar, determinar y resolver los posibles conflictos de intereses entre la sociedad y/o su grupo, y sus consejeros, directivos o accionistas significativos.

Continuación del detalle de los mecanismos establecidos:

Informada o detectada por el Consejo de Administración la existencia de una operación vinculada, el artículo 23(ii)10(d) del Reglamento del Consejo atribuye a la Comisión de Auditoría la competencia de informar al mismo sobre las operaciones vinculadas. Dicha información deberá remitirse con carácter previo a la decisión del Consejo.

Además de lo previsto en el Reglamento del Consejo de Administración, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo de la Sociedad aprobó en noviembre de 2018 un Procedimiento de Gestión de Conflicto de intereses con el objeto de establecer los procedimientos de actuación de Aena, en materia de prevención de conflictos de intereses en los que pudieran encontrarse los Consejeros y accionistas de la Sociedad y su Grupo, 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 también objeto de este procedimiento la actuación en materia de prevención de conflictos de intereses que tanto miembros del equipo directivo de la Aena, como los Administradores de la misma, que tengan la consideración de Alto Cargo de la Administración del Estado, sujetos a la Ley 3/2015 de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del Alto Cargo de la Administración General del Estado.

[CONTINUACIÓN APARTADO E.3]

E.3 Señale los principales riesgos, incluidos los fiscales y, en la medida que sean significativos, los derivados de la corrupción (entendidos estos últimos con el alcance del Real Decreto Ley 18/2017), que pueden afectar a la consecución de los objetivos de negocio.

Continuación de los riesgos:

• Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades como consecuencia de ciberataques.

• Aena está expuesta a los efectos del cambio climático. Este riesgo conlleva impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los siguientes aspectos:

- Cambios regulatorios que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono o reducción de la demanda.
- Implantación de medidas relacionadas con la acción climática y la sostenibilidad 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. La normativa para la protección del medioambiente podría limitar las actividades o el crecimiento de los aeropuertos de Aena, y/o requerir importantes desembolsos.

• Aena depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos. Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio por parte de estos proveedores pudieran tener un impacto en las operaciones.

· Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por incidentes, accidentes y actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas) derivados de operaciones que podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que puedan suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
· Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio.

· La adaptación a los requisitos de seguridad sanitaria y su repercusión sobre la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación a otros aeropuertos, podrían afectar a la reputación de Aena o suponer incumplimientos.

· La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la planificación y posterior desarrollo de operaciones en terceros países y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas. En concreto, la inversión realizada por la Sociedad en Brasil requiere de un análisis continuo de su recuperación y evolución de sus principales indicadores, que puede verse afectado por las circunstancias del mercado/país en el que opera.

· Riesgo de que Aena sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta y demás estándares exigibles en su funcionamiento.

· Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.

· Aena está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa.

· La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.

· Aena está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de Aena y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros. Además de lo señalado al respecto en los apartados anteriores, Aena está expuesta a los riesgos financieros de mercado (fluctuaciones de tipo de cambio y tipo de interés), crédito y liquidez.

[CONTINUACIÓN APARTADO E.5]

E.5 Indique qué riesgos, incluidos los fiscales, se han materializado durante el ejercicio.

Continuación de riesgos materializados:

- En el marco tarifario, la salida de Reino Unido de la Unión Europea podría afectar a la estabilidad de las tarifas de los vuelos con Reino Unido, ya que dejarían de considerarse como vuelos con destino al Espacio Económico Europeo (E.E.E.) y se aplicaría una tarifa de pasajero embarcado con destino internacional, lo que podría suponer subidas de alrededor de un 25%. En este sentido, la Ley de Presupuestos Generales de 2021 contempla una medida que permite mantener la consideración a efectos de la tarifa de salida de pasajeros de estos vuelos, hasta el 28 de febrero de 2022.

Los impactos de los posibles escenarios derivados del Brexit son objeto de evaluación y seguimiento continuo por la Sociedad.

No se ha materializado ningún riesgo fiscal durante el ejercicio.

[CONTINUACIÓN APARTADO E.6]

E.6 Explique los planes de respuesta y supervisión para los principales riesgos de la entidad, incluidos los fiscales, así como los procedimientos seguidos por la compañía para asegurar que el consejo de administración da respuesta a los nuevos desafíos que se presentan.

Continuación de las actividades mitigadoras y planes de acción y contingencia, que se incluyen en relación con el Mapa de Riesgos:

- Centros de Gestión de Incidencias Aeroportuarias.
- Procedimientos de planificación, control y ejecución de inversiones.
- Planes Directores.
- Normativa interna y sistemas de control de la contratación.
- Política fiscal corporativa.
- Grupo de trabajo de seguimiento y fijación de actividades en relación al Brexit.
- Plan de captación de tráfico aéreo y fidelización de compañía aéreas.
- 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.
- Instrumentos de cobertura de tipo de interés, avales y fianzas.

Adicionalmente, Aena mantiene una red de seguros tendente a la reducción, prevención y transferencia de los riesgos existentes dentro de la red de aeropuertos y de las posibles reclamaciones que se pudieran presentar por el desarrollo de su actividad, para lo que Aena tiene suscritas las pólizas habituales para su actividad, entre las que se encuentran:

· 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 riesgos catastróficos de la naturaleza y terrorismo.
· Póliza de protección tecnológica (pérdida o daño a los sistemas informáticos y pérdida de datos almacenados).
· Póliza para protección de empleados (vida, seguridad y salud).

Asimismo, para limitar la responsabilidad de Aena frente a las actividades desarrolladas por cualquier empresa que realice su actividad dentro de los recintos aeroportuarios (agentes handling, compañías aéreas, proveedores, arrendatarios...), Aena exige la contratación de diferentes pólizas de responsabilidad civil a dichas empresas, incluyendo Aena, como asegurado adicional, sin perder su condición de tercero en esas pólizas.

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 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, medidas mitigadoras o planes de contingencia que consideran necesarios.

Este informe anual de gobierno corporativo ha sido aprobado por el consejo de Administración de la sociedad, en su sesión de fecha:

23/02/2021

Indique si ha habido consejeros que hayan votado en contra o se hayan abstenido en relación con la aprobación del presente Informe.

[ ] Sí
[√] No

AENA S.M.E., S.A.

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 2020

KPMG Auditores, S.L.
Paseo de la Castellana, 259C
28046 Madrid

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 2020

A los Administradores de Aena, S.M.E., S.A.

De acuerdo con su solicitud y con nuestra carta encargo de fecha 26 de mayo de 2020, hemos examinado la información relativa al 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) que se describe en la Nota F del Informe Anual de Gobierno Corporativo al 31 de diciembre de 2020 adjunto. Dicho sistema está basado en los criterios establecidos en el Marco Integrado de Control Interno emitido por el *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commision (COSO).*

El control interno sobre la información financiera de una entidad es un proceso diseñado para proporcionar una seguridad razonable respecto a que la información financiera anual se ha elaborado de conformidad con el marco de información financiera que resulta de aplicación e incluye aquellas políticas y procedimientos que (i) estén dirigidos a la existencia y mantenimiento de registros que recojan fielmente, con un detalle razonable, las transacciones y activos del Grupo; (ii) proporcionen una seguridad razonable de que las transacciones se registran adecuadamente de modo que permitan elaborar las cuentas anuales consolidadas del Grupo de acuerdo con el marco de información financiera que resulte de aplicación; y (iii) proporcionen una seguridad razonable respecto a la prevención o detección oportuna de altas, bajas o un uso no autorizados de los activos del Grupo que pudieran tener un efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas. En este sentido, hay que tener en cuenta que, debido a las limitaciones inherentes a todo sistema de control interno, con independencia de la calidad del diseño y operatividad del control interno adoptado en relación a la información financiera anual, éste sólo puede permitir una seguridad razonable, pero no absoluta, en relación con los objetivos que persigue.

Responsabilidad de los Administradores y de la Dirección

El Consejo de Administración de la Sociedad dominante y la Alta Dirección del Grupo son responsables de adoptar las medidas oportunas para garantizar razonablemente la implantación, mantenimiento y supervisión de un adecuado sistema de control interno sobre la información financiera, así como de la evaluación de su eficacia y del desarrollo de mejoras a dicho sistema y de la preparación y establecimiento del contenido de la información relativa al SCIIF adjunta.

KPMG Auditores S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global de KPMG de firmas miembro independientes afiliadas a KPMG International Limited, sociedad inglesa limitada por garantía. Todos los derechos reservados.

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el nº.S0702, y en el Registro de Sociedades del Instituto de Censores Jurados de Cuentas con el nº.10. Reg. Mer Madrid, T. 11.961, F. 90, Sec. 8, H. M -188.007, Inscrip. 9
N.I.F. B-78510153

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre la eficacia del Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera del Grupo basada en nuestro examen, así como sobre la preparación de los desgloses contenidos en la información general relativa al SCIIF incluida en la Nota F del Informe Anual de Gobierno Corporativo del Grupo al 31 de diciembre de 2020.

Hemos llevado a cabo nuestro examen de acuerdo con la norma ISAE 3000 Revisada (*International Standard on Assurance Engagements 3000, Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*) emitida por el *International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* de la *International Federation of Accountants (IFAC)* para la emisión de informes de seguridad razonable. Esta norma requiere que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo para proporcionar una seguridad razonable de que el Grupo mantiene, en todos los aspectos significativos, un control interno eficaz sobre la información financiera, e incluyó obtener un entendimiento del Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera del Grupo, la comprobación y evaluación en bases selectivas del diseño y eficacia operativa del mismo, y la realización de otros procedimientos que hemos considerado necesarios en las circunstancias. Consideramos que nuestro examen proporciona una base razonable para nuestra opinión.

Aplicamos la norma *ISQC1 (International Standard on Quality Control 1)* y de conformidad con la misma mantenemos un sistema integral de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados en relación al cumplimiento con los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y regulatorios aplicables.

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y otros requerimientos de ética del *Code of Ethics for Professional Accountants* emitido por el *International Ethics Standards Board for Accountants,* el cual está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Limitaciones inherentes

Debido a las limitaciones inherentes a todo sistema de control interno siempre existe la posibilidad de que el SCIIF no prevenga ni detecte los errores o irregularidades que puedan producirse, bien sean debido a errores de juicio, fallo humano o estén causados por actuaciones fraudulentas o irregulares. Asimismo, la extrapolación de la evaluación de su eficacia a ejercicios futuros está sujeta al riesgo de que los controles puedan llegar a ser inadecuados debido a los cambios de condiciones o porque se produzca un deterioro del nivel de cumplimiento de las políticas o procedimientos.

Conclusión

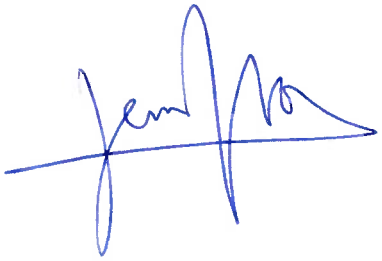
En nuestra opinión, el Grupo mantiene, en todos los aspectos significativos, un sistema de control interno eficaz sobre la información financiera al 31 diciembre de 2020, de acuerdo con los criterios establecidos en el Marco Integrado de Control Interno emitido por el *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commision (COSO)*. Asimismo, los desgloses contenidos en la información relativa al SCIIF que se encuentra incluida en la Nota F del Informe Anual de Gobierno Corporativo del Grupo al 31 de diciembre de 2020 se han preparado en todos los aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos por el artículo 540 del texto refundido

de la Ley de Sociedades de Capital y por la Circular 5/2013 de 12 de junio de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), posteriormente modificada por la Circular 7/2015 de 22 de diciembre de la CNMV, por la Circular 2/2018, de 12 de junio de la CNMV y por la Circular 1/2020, de 6 de octubre de la CNMV, a los efectos de la descripción del Sistema de Control Interno de la Información Financiera en los Informes Anuales de Gobierno Corporativo.

Otras cuestiones

Nuestro examen no constituye una auditoría de cuentas ni se encuentra sometido a la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, por lo que este informe no contiene una opinión de auditoría de cuentas en los términos previstos en la citada normativa. No obstante, con fecha 23 de febrero de 2021 hemos emitido, de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas de Grupo del ejercicio 2020 en el que expresamos una opinión favorable.

KPMG Auditores, S.L.



Jesús Jiménez Ruiz

23 de febrero de 2021

Diligencia de firmas de los consejeros en documento separado de las cuentas anuales y el informe de gestión consolidados formulados

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. (la "**Sociedad**") y, en cumplimiento de la normativa mercantil vigente, ha formulado con fecha 23 de febrero de 2021 las Cuentas Anuales (Consolidadas) y el Informe de Gestión (Consolidado), que incluye a su vez el Estado de Información No Financiera, del ejercicio 2020 siguiendo los requerimientos de formato (y etiquetado) establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815 de la Comisión Europea. Dichas cuentas anuales y el informe de gestión se encuentran integrados en el archivo electrónico con el código hash 541d899deac917ee1def3b3b16b08286ac6b7179280c25734c1aa60111d40302fd6817ed01a253f656a7c88f714a6571053150f760b37af1d09804cca2d00da1.

Los miembros que integran el Consejo de Administración de la Sociedad con la firma de la presente Diligencia declaran firmadas las citadas Cuentas Anuales (Consolidadas) y el Informe de Gestión (Consolidado) del ejercicio 2020 formuladas por unanimidad, con vistas a su verificación por los auditores y posterior aprobación por la Junta General de Accionistas.

Cargo	**Nombre**	**Firma**
Presidente	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero	Dña. Pilar Arranz Notario[1]	
Consejero	D. Ángel Luis Arias Serrano[2]	
Consejero	Dña. Marta Bardón Fernández-Pacheco,	
Consejero	Dña. Irene Cano Piquero	
Consejero	D. Juan Ignacio Díaz Bidart[3]	

[1] Dª Pilar Arranz Notario ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por videoconferencia. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D. Francisco Ferrer Moreno.

[2] D. Angel Luis Arias Serrano ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por videoconferencia. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D. Francisco Ferrer Moreno.

[3] D. Juan Ignacio Díaz Bidart ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por videoconferencia. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en Dª. Angélica Martínez Ortega.

Consejero	D. Josep Antoni Durán i Lleida	
Consejero	D. Francisco Ferrer Moreno	
Consejero	Dña. Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero	D. Amancio López Seijas	
Consejero	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejero	Dña. Angélica Martínez Ortega	
Consejero	D. Juan Río Cortés[4]	
Consejero	TCI Advisory Services LLP (D. Christopher Anthony Hohn)[5]	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	

D. Juan Carlos Alfonso Rubio
Secretario del Consejo de Administración
Aena, S.M.E., S.A.

[4] D. Juan Río Cortés ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por vía telefónica. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D. Jaime Terceiro Lomba.

[5] D. Christopher Anthony Hohn ha formulado las cuentas anuales mediante su asistencia al Consejo de Administración por vía telefónica. No obstante, dado que no ha podido asistir presencialmente ha delegado la firma de las cuentas anuales en D. Jaime Terceiro Lomba.