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. y sociedades dependientes correspondientes al ejercicio finalizado el 31.12.2022)

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 2022, 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 2022, 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 por servicios aeronáuticos

Véanse notas 2.21 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 de la Sociedad dominante del Grupo han ascendido durante el ejercicio 2022 a 2.367.379 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria en España por parte de las líneas aéreas y pasajeros. Debido a la significatividad de dichos ingresos por servicios aeronáuticos, así como a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a estos ingresos por servicios aeronáuticos en los diferentes aeropuertos que explota el Grupo en España, 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, – 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 por servicios aeronáuticos. 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 dichos ingresos por servicios aeronáuticos para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo. 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 relativos a la unidad generadora de efectivo de Aeropuertos del Nordeste de Brasil

Véanse notas 2.8, 4, 5.3 y 8 de las cuentas anuales consolidadas

Cuestión Clave	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Al 31 de diciembre de 2022, el Grupo presenta en su Estado de situación financiera consolidado un inmovilizado material por importe de 12.096.201 miles de euros y activos intangibles por importe de 806.687 miles de euros. Dichos activos son asignados a las diferentes unidades generadoras de efectivo (UGE) existentes en el Grupo, entre las que se encuentra la correspondiente a Aeropuertos del Nordeste de Brasil, ascendiendo el valor neto contable del inmovilizado intangible y material asignado a dicha UGE, al 31 de diciembre de 2022, a 388.443 y 212 miles de euros, respectivamente. La Dirección del Grupo evalúa anualmente la existencia, o no, de indicios de deterioro o de reversión de deterioro, a efectos de determinar si es necesario calcular el valor recuperable de sus activos materiales e intangibles o de las unidades generadoras de efectivo. En este sentido, la situación epidemiológica consecuencia de la expansión del virus COVID-19 provocó, en ejercicios anteriores, una drástica reducción de la actividad aeroportuaria, lo que llevó a la identificación de indicadores de deterioro en las unidades generadoras de efectivo del Grupo y el registro de un deterioro en la unidad generadora de efectivo relativa a Aeropuertos del Nordeste de Brasil, que ascendía a 160.670 miles de euros al 31 de diciembre de 2021. Como consecuencia de la existencia de indicios de reversión de deterioro, el Grupo ha llevado a cabo estimaciones del importe recuperable de la citada unidad generadora de efectivo reconociendo, en el ejercicio 2022, una reversión del deterioro tras la que el mismo ha alcanzado un importe de 147.732 miles de euros al cierre del citado ejercicio. En este contexto, el Grupo ha determinado el valor recuperable de dicha UGE en función de su valor en uso, utilizando el método de descuento de flujos de efectivo mediante la aplicación de técnicas de valoración que requieren el ejercicio de juicio por parte de la Dirección del Grupo y el uso de hipótesis, entre otras, número de pasajeros, inversiones y tasas de descuento y crecimiento.	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 o de reversión de deterioro, — la evaluación de la metodología e hipótesis utilizadas en la estimación del valor recuperable de la unidad generadora de efectivo correspondiente a Aeropuertos del Nordeste de Brasil 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 de la unidad generadora de efectivo anteriormente mencionada ante cambios, considerados como razonables por el Grupo, en hipótesis y juicios relevantes tales como la tasa de descuento y el volumen de pasajeros. 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.

Valor recuperable de activos no financieros no corrientes relativos a la unidad generadora de efectivo de Aeropuertos del Nordeste de Brasil Véanse notas 2.8, 4, 6.1 y 7 de las cuentas anuales consolidadas	
Cuestión Clave	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Debido a la complejidad inherente al cálculo del valor recuperable de la unidad generadora de efectivo relativa a Aeropuertos del Nordeste de Brasil, al elevado grado de juicio en la estimación de las hipótesis clave, así como a la significatividad del valor contable de los activos no corrientes ligados a la mencionada unidad generadora de efectivo, 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 2022, 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, determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros, 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 2022 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 2022, 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 dominante, 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 2022 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 22 de febrero de 2023.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 9 de abril de 2019 nos nombró como auditores del Grupo por un período de 3 años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Con anterioridad, fuimos designados por acuerdo de la Junta General Ordinaria de Accionistas para el periodo de 3 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

Francisco Rabadán Molero
27/02/2023

Inscrito en el R.O.A.C. nº 15.797
27 de febrero de 2023

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/23/00088 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 2022

Estados Financieros

	Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2022	1
	Cuenta de resultados consolidada del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022	2
	Estado de resultado global consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022	3
	Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022	4
	Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022	5
	Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022	6

Notas Cuentas Anuales

1.	Información general	7
2.	Resumen de las principales políticas contables	9
3.	Gestión de los riesgos operativos y financieros	46
4.	Estimaciones y juicios contables	67
5.	Información financiera	68
6.	Inmovilizado Material, Activos por Derechos de Uso e Inversiones Inmobiliarias	76
7.	Activos intangibles	84
8.	Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias	89
9.	Inversiones en patrimonio de empresas asociadas y con control conjunto	99
10.	Instrumentos financieros	100
11.	Otros Activos financieros	105
12.	Instrumentos financieros derivados	106
13.	Clientes y otros activos corrientes y no corrientes	109
14.	Existencias	111
15.	Efectivo y equivalentes al efectivo	111
16.	Capital social y prima de emisión	111
17.	Ganancias / (pérdidas) acumuladas	112
18.	Participaciones no dominantes y Otro Resultado Global	114
19.	Proveedores y otras cuentas a pagar	116
20.	Deuda financiera	118
21.	Impuestos diferidos	133
22.	Prestaciones a los empleados	139
23.	Provisiones y contingencias	145
24.	Subvenciones	152
25.	Otros pasivos a largo plazo	153
26.	Compromisos medioambientales	153
27.	Otras (pérdidas) / ganancias - netas	156
28.	Gastos por prestaciones a los empleados	157
29.	Otros ingresos de explotación	157
30.	Aprovisionamientos y otros gastos de explotación	158
31.	Ingresos y gastos financieros	159
32.	Impuesto sobre las ganancias	160
33.	Resultados por acción	162
34.	Transacciones y saldos con partes vinculadas	162
35.	Otra información	167
36.	Hechos posteriores	169

Estados Financieros

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2022

	Nota	31/12/2022	31/12/2021 (*)	01/01/2021 (*)
ACTIVOS				
Activos no corrientes				
Inmovilizado material	6.1	12.096.201	12.372.965	12.331.677
Activos intangibles	7	806.687	637.251	702.306
Inversiones Inmobiliarias	6.3	133.853	136.728	139.176
Activos por derecho de uso	6.2	29.135	33.691	35.029
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	9	72.699	56.976	57.220
Otros activos financieros	10	101.691	88.466	90.986
Instrumentos financieros derivados		77.080	-	-
Otros activos no corrientes	13	8.168	6.342	5.323
Activos por impuestos diferidos	21	238.591	369.540	168.612
		13.564.105	13.701.959	**13.530.329**
Activos corrientes				
Existencias	14	6.540	6.175	6.516
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	673.516	699.126	865.217
Instrumentos financieros derivados		31.514	-	-
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	1.573.523	1.466.797	1.224.878
		2.285.093	**2.172.098**	**2.096.611**
Total activos		**15.849.198**	**15.874.057**	**15.626.940**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS				
Patrimonio neto				
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	4.190.452	3.293.758	3.775.264
Diferencias de conversión acumuladas	18	(136.730)	(175.624)	(181.671)
Otras reservas	18	63.032	(70.462)	(111.595)
Participaciones no dominantes	18	(75.147)	(88.120)	(54.030)
		6.642.475	**5.560.420**	**6.028.836**
Pasivos				
Pasivos no corrientes				
Deuda financiera	20	7.158.001	7.191.948	7.116.554
Instrumentos financieros derivados	12	-	45.999	101.656
Subvenciones	24	364.599	391.933	425.917
Prestaciones a los empleados	22	6.769	20.479	35.943
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	66.748	104.809	69.796
Pasivos por impuestos diferidos	21	51.354	53.909	54.975
Otros pasivos a largo plazo	25	13.185	14.821	14.927
		7.660.656	**7.823.898**	**7.819.768**
Pasivos corrientes				
Deuda financiera	20	658.437	1.721.196	1.139.248
Instrumentos financieros derivados	12	50.240	27.607	31.645
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	749.676	669.997	517.855
Pasivos por impuesto corriente	19	1.061	1.470	217
Subvenciones	24	31.122	33.448	34.711
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	55.531	36.021	54.660
		1.546.067	**2.489.739**	**1.778.336**
Total pasivos		**9.206.723**	**10.313.637**	**9.598.104**
Total patrimonio neto y pasivos		**15.849.198**	**15.874.057**	**15.626.940**

(*) Cifras reexpresadas (Nota 2.1.1)

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados consolidada del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

	Nota	31/12/2022	31/12/2021 (*)
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	4.182.169	2.428.019
Otros ingresos de explotación	29	8.969	21.034
Trabajos realizados por la empresa para su activo		6.951	6.464
Aprovisionamientos	30.1	(163.029)	(158.481)
Gastos de personal	28	(514.588)	(459.799)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(19.308)	(28.379)
Baja de activos financieros	3.1.3	(17.445)	(663.145)
Otros gastos de explotación	30.2	(1.413.113)	(876.517)
Amortización del inmovilizado	6 7	(795.175)	(796.619)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	24	34.466	35.525
Excesos de provisiones		4.942	11.489
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. Inmobiliarias	8	36.972	(99.459)
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	6 7	(11.154)	(13.190)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	27	(56.979)	(112.598)
Resultado de explotación		**1.283.678**	**(705.656)**
Ingresos financieros	31	16.457	57.319
Gastos financieros	31	(113.982)	(102.793)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	31	(51.609)	6.056
Ingresos/(Gastos) financieros – netos	31	**(149.134)**	**(39.418)**
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	9	35.065	22.733
Resultado antes de impuestos		**1.169.609**	**(722.341)**
Impuesto sobre las ganancias	32	(263.261)	217.350
Resultado del período consolidado		**906.348**	**(504.991)**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		**4.849**	**(29.543)**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	33	**901.499**	**(475.448)**
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	33	6,01	(3,17)
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	33	6,01	(3,17)

(*) Cifras reexpresadas (Nota 2.1.1)

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de resultado global consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

	Nota	2022	2021 (*)
Resultado del ejercicio		**906.348**	**(504.991)**
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo		**1.095**	**(4.863)**
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	32	677	(6.532)
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas	9	587	36
- Efecto impositivo	32	(169)	1.633
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		**179.420**	**47.496**
Coberturas de los flujos de efectivo	32	**181.619**	**60.728**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		160.692	29.237
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		20.927	31.491
Diferencias de conversión		**43.206**	**1.587**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración	18.3	43.206	1.587
Efecto impositivo	32	**(45.405)**	**(14.819)**
Resultado global total del ejercicio		**1.086.863**	**(462.358)**
- Atribuidos a la entidad dominante		**1.073.890**	**(428.268)**
- Atribuidos a participaciones no dominantes		**12.973**	**(34.090)**

(*) Cifras reexpresadas (Nota 2.1.1)

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

					Otras reservas					
	Capital social	Prima de emisión	Ganancias acumuladas	Diferencias de conversión acumuladas	Derivados de cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Participación en otro resultado global de asociadas	Total	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
Nota	16	16	17	18.2	18.2	18.2	18.2		18.1	
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**
Ajustes por cambio de criterio	-	-	(36.147)	-	-	-	-	(36.147)	-	(36.147)
Saldo ajustado a 1 de enero de 2021 (*)	**1.500.000**	**1.100.868**	**3.775.264**	**(181.671)**	**(99.498)**	**(12.077)**	**(20)**	**6.082.866**	**(54.030)**	**6.028.836**
Resultado del periodo	-	-	(475.448)	-	-	-	-	(475.448)	(29.543)	(504.991)
Otro resultado global del periodo	-	-	-	6.047	43.597	(2.500)	36	47.180	(4.547)	42.633
Resultado global total del ejercicio	**-**	**-**	**(475.448)**	**6.047**	**43.597**	**(2.500)**	**36**	**(428.268)**	**(34.090)**	**(462.358)**
Otros movimientos	-	-	(6.058)	-	-	-	-	(6.058)	-	(6.058)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**-**	**-**	**(6.058)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(6.058)**	**-**	**(6.058)**
Saldo a 31 de diciembre de 2021 (*)	**1.500.000**	**1.100.868**	**3.293.758**	**(175.624)**	**(55.901)**	**(14.577)**	**16**	**5.648.540**	**(88.120)**	**5.560.420**
Resultado del periodo	-	-	901.499	-	-	-	-	**901.499**	4.849	**906.348**
Otro resultado global del periodo	-	-	-	38.894	132.525	385	587	**172.391**	8.124	**180.515**
Resultado global total del periodo	**-**	**-**	**901.499**	**38.894**	**132.525**	**385**	**587**	**1.073.890**	**12.973**	**1.086.863**
Otros movimientos	-	-	(4.805)	-	-	(3)	-	(4.808)	-	(4.808)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**-**	**-**	**(4.805)**	**-**	**-**	**(3)**	**-**	**(4.808)**	**-**	**(4.808)**
Saldo a 31 de diciembre de 2022	**1.500.000**	**1.100.868**	**4.190.452**	**(136.730)**	**76.624**	**(14.195)**	**603**	**6.717.622**	**(75.147)**	**6.642.475**

(*) Cifras reexpresadas (Nota 2.1.1)

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

	Nota	2022	2021 (*)
Resultado antes de impuestos		**1.169.609**	**(722.341)**
Ajustes por:		**869.128**	**1.559.810**
Depreciación y amortización	6 7	795.175	796.619
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	13	19.308	28.379
Bajas de activos financieros	3.1.3	17.445	663.145
Variación de provisiones		(3.168)	(10.036)
Deterioro de inmovilizado	8	(36.972)	99.459
Imputación de subvenciones	24	(34.466)	(35.525)
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		11.154	13.190
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	31	473	(1.688)
Ingresos financieros	31	(16.457)	(57.319)
Gastos financieros	31	93.055	71.302
Diferencias de cambio	31	2.058	(4.368)
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	31	20.927	31.491
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	13	49.078	-
Otros Ingresos y gastos		(13.417)	(12.106)
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	9	(35.065)	(22.733)
Variaciones en capital circulante:		**92.711**	**(474.088)**
Existencias		(286)	668
Deudores y otras cuentas a cobrar		(18.791)	(551.940)
Otros activos corrientes		(3.388)	11.327
Acreedores y otras cuentas a pagar		116.293	70.894
Otros pasivos corrientes		(868)	(19.485)
Otros activos y pasivos no corrientes		(249)	14.448
Otro efectivo generado por las operaciones		**(268.282)**	**(82.909)**
Intereses pagados		(97.353)	(96.177)
Cobros de intereses		7.730	4.203
Impuestos pagados		(177.766)	9.939
Otros cobros (pagos)		(893)	(874)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		**1.863.166**	**280.472**

(*) Cifras reexpresadas (Nota 2.1.1)

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

	Nota	2022	2021 (*)
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material		(534.945)	(614.622)
Adquisiciones de activos intangibles		(192.747)	(56.461)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias		(430)	(1.565)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(9.714)	(14.642)
Cobros por desinversiones inmovilizado material		1.425	-
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	2.2	-	15.801
Cobros otros activos financieros		45.600	5.172
Dividendos recibidos	34 2.2	26.655	5.405
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		**(664.156)**	**(660.912)**
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Cobros de subvenciones	24	4.877	192
Emisión de obligaciones y valores similares	24	54.903	-
Emisión de deudas con entidades de crédito	20	309.199	1.200.000
Otros cobros	20	85.746	115.818
Devolución de obligaciones y valores similares	20	(55.148)	(55.000)
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	20	(836.681)	-
Devoluciones de financiación del Grupo	20	(535.836)	(546.349)
Pagos de pasivos por arrendamientos		(9.655)	(8.521)
Otros pagos	20	(106.693)	(86.333)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		**(1.089.288)**	**619.807**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		**(2.996)**	**2.552**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		106.726	241.919
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		**1.466.797**	**1.224.878**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		**1.573.523**	**1.466.797**

(*) Cifras reexpresadas (Nota 2.1.1)

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

Notas a las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022

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 2022 estaba integrado por 9 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 dominante, 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 que ostentaba el control 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 dominante 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 dominante 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.

El 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 dominante, 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 participación, gestión y dirección, directa o indirectamente, en aeropuertos extranjeros

La actividad principal de la Sociedad dominante y del Grupo es la de gestión 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 el Grupo 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.

La Sociedad dominante. 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 2022, el valor de cotización era de 117,3 euros por acción.

2. Resumen de las principales políticas contables

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2022, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2021. Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, se ha producido un cambio significativo en criterios contables respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2021 (nota 2.1.1).

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".

Teniendo en cuenta el marco de reorganización de la actividad aeroportuaria establecido por el Real Decreto-ley 13/2010 anteriormente mencionado, el Grupo en la preparación de sus cuentas anuales consolidadas de acuerdo con las NIIF-UE del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2011, 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 tuvo 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 2022, 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 2022, 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.

Las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo Aena del ejercicio 2021, elaboradas bajo NIIF-UE, fueron aprobadas por la Junta General de Accionistas de Aena, S.M.E., S.A, celebrada el 31 de marzo de 2022. Dichas Cuentas Anuales Consolidadas difieren de la información del ejercicio 2021 que se presenta a efectos comparativos de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2022 por lo mencionado en el apartado 2.1.1 "Cambios en políticas contables" de la presente nota.

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 27 de febrero de 2022, y se presentarán para su aprobación por la Junta General de Accionistas.

2.1.1 Cambios en políticas contables

a) Cambios en políticas contables producidos en el ejercicio

Como arrendador, Aena mantiene diversos contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio con distintos operadores privados para la realización de actividades comerciales en los aeropuertos. Generalmente, los contratos formalizados con los operadores comerciales establecen el devengo de una renta mínima garantizada anual (en adelante, RMGA) y una renta variable calculada en función de las ventas del arrendatario durante el plazo del arrendamiento.

La crisis sanitaria provocada por la pandemia de la COVID-19 y las medidas adoptadas por los poderes públicos para controlar su expansión provocaron una caída del tráfico aéreo sin precedentes. A estos efectos, cabe destacar que los contratos sujetos a dichas negociaciones no contenían ninguna cláusula de fuerza mayor, por lo que cualquier modificación de las rentas se debía considerar una modificación contractual y no una renta contingente cuando se desencadenaba el acontecimiento.

Como consecuencia de ello, desde finales de 2020 y durante 2021 se formalizaron acuerdos con algunos operadores comerciales que, principalmente, supusieron reducciones de las rentas establecidas en los contratos de arrendamiento para esos años. En otros casos, en los que no fue posible alcanzar un acuerdo con los operadores comerciales, se interpusieron demandas por parte de algunos de ellos, así como reclamación de cantidad por parte de Aena cuando los operadores comerciales no atendieron el pago de la RMGA. Algunas de las decisiones judiciales asociadas a estos litigios han dado lugar a reducciones obligatorias de las rentas que estaban pactadas en los contratos afectados.

Adicionalmente a estos acuerdos y decisiones judiciales, en octubre de 2021 se produjo una circunstancia que tuvo un impacto extraordinariamente importante sobre las RMGA que, de acuerdo con los contratos de arrendamiento en vigor, se habían venido devengando entre el 15 de marzo de 2020 (fecha de comienzo del primer estado de alarma en España) y el 2 de octubre de 2021. Esta circunstancia fue que las RMGA se vieron obligatoriamente modificadas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021, de 1 de octubre (en adelante, DF7) por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. La muy importante minoración de las RMGA impuesta por la DF7 estaba englobaba dentro de las medidas tomadas por el Gobierno de España para hacer frente a los efectos de la crisis sanitaria de la COVID-19.

En febrero de 2022 Aena formuló sus cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021 elaboradas bajo NIIF-UE contabilizando el impacto de las reducciones de las RMGA, ya fueran éstas consecuencia de la DF7, de decisiones judiciales o de acuerdos alcanzados con arrendatarios, de acuerdo con lo establecido en el párrafo 87 de la NIIF 16 (Arrendamientos). Este tratamiento contable supuso el registro en cuentas de periodificación de activo el importe de las reducciones y la distribución de su impacto en resultados de forma lineal a lo largo de la vida remanente de los correspondientes contratos de arrendamiento. El tratamiento contable aplicado por el Grupo a los ingresos comerciales en los estados financieros consolidados de los ejercicios 2020 y 2021 respondía a lo dispuesto en las NIIF – UE y a las interpretaciones y documentos publicados hasta septiembre de 2022.

Como consecuencia de la publicación posterior de la Decisión de Agenda del IFRS Interpretations Committee, de fecha 20 de octubre de 2022, sobre la condonación por el arrendador de pagos por arrendamiento (NIIF 9 y NIIF 16), el Grupo ha procedido a un cambio de la política contable seguida al respecto en la preparación de su información financiera bajo NIIF,

reexpresando las cifras comparativas de 2021 incluidas en sus cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022. Dicha reexpresión se produce debido a que la citada Decisión de Agenda ha determinado que las cuentas a cobrar por el arrendamiento se encuentran dentro del alcance de la NIIF 9 Instrumentos financieros, por lo que Aena debe aplicar el criterio de deterioro de valor de la pérdida esperada a las mismas, considerando el impacto de las reducciones de renta y no cabe, por tanto, considerar las reducciones como un incentivo dentro del alcance de la NIIF 16.

De esta forma, y con el objeto de evitar la aplicación de sesgo retrospectivo, Aena ha reconocido la baja de las cuentas a cobrar de forma retroactiva en sus cuentas anuales consolidadas elaboradas bajo NIIF-UE, desde la fecha de entrada en vigor de la DF7 o, en su caso, desde la fecha de la correspondiente resolución judicial o fecha del acuerdo entre las partes.

Este cambio de criterio contable se ha aplicado de forma retroactiva y su efecto se ha calculado desde el ejercicio más antiguo para el que se dispone de información. El importe del impacto de la aplicación de la nueva política contable ha supuesto el aumento de las pérdidas del ejercicio 2021 por importe de 415.4 millones de euros y de las pérdidas del ejercicio 2020 por importe de 36,1 millones de euros, lo que supone una minoración en el patrimonio neto de la Sociedad a 31 de diciembre de 2021 por importe de 451,6 millones de euros.Las correcciones realizadas en las cifras comparativas de cada una de las partidas afectadas de los documentos que integran las cuentas anuales consolidadas son las siguientes:

Estado de Situación Financiera consolidado	31/12/2021	Ajuste	31/12/2021 REEXPRESADO
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Otros activos no corrientes	306.323	(299.981)	6.342
Activos por impuestos diferidos	219.022	150.518	369.540
	13.851.422	**(149.463)**	**13.701.959**
Activos corrientes			
Clientes y otros activos corrientes	1.001.217	(302.091)	699.126
	2.474.189	**(302.091)**	**2.172.098**
Total activos	**16.325.611**	**(451.554)**	**15.874.057**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
Patrimonio neto			
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.745.312	(451.554)	3.293.758
	6.011.974	**(451.554)**	**5.560.420**
Total patrimonio neto y pasivos	**16.325.611**	**(451.554)**	**15.874.057**

Cuenta de Resultados Consolidada	2021	Ajuste	2021 REEXPRESADO
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	2.318.750	109.269	2.428.019
Bajas de activos financieros	-	(663.145)	(663.145)
Resultado de explotación	**(151.780)**	**(553.876)**	**(705.656)**
Resultado antes de impuestos	**(168.465)**	**(553.876)**	**(722.341)**
Impuesto sobre las ganancias	78.881	138.469	217.350
Resultado del período consolidado	**(89.584)**	**(415.407)**	**(504.991)**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	**(60.041)**	**(415.407)**	**(475.448)**
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	(0,40)		(3,17)
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	(0,40)		(3,17)

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de resultado global consolidado	31/12/2021	Ajuste	31/12/2021 REEXPRESADO
Resultado del ejercicio	**(89.584)**	**(415.407)**	**(504.991)**
Resultado global total del ejercicio	**(46.951)**	**(415.407)**	**(462.358)**
- Atribuidos a la entidad dominante	(12.861)	(415.407)	(428.268)

Estado de Flujos de Efectivo consolidado	2021	Ajuste	31/12/2021 REEXPRESADO
Resultado antes de impuestos	**(168.465)**	**(553.876)**	**(722.341)**
Ajustes por:	**999.879**	**559.931**	**1.559.810**
- Bajas de activos financieros	-	663.145	663.145
- Descuentos comerciale	103.214	(103.214)	-
Variaciones en capital circulante:	**(468.033)**	**(6.055)**	**(474.088)**
- Deudores y otras cuentas a cobrar	(545.885)	(6.055)	(551.940)

Asimismo, en relación con el efecto fiscal del mencionado cambio de criterio contable, por aplicación de lo establecido en el artículo 11 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades vigente en España, se considera adecuado imputar fiscalmente el menor ingreso contable correspondiente a los ejercicios 2020 y 2021 a dichos ejercicios mediante la rectificación de las declaraciones correspondientes a dichos años al objeto de que se reconozca en cada uno de ellos los gastos correspondientes. En consecuencia, se ha registrado un activo por impuesto diferido correspondiente a los créditos fiscales generados por importe de 158 millones de euros.

.

b) Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes aprobadas por la Unión Europea aplicadas por primera vez en 2022

Durante 2022 han sido adoptadas por parte de la Unión Europea las siguientes interpretaciones y modificaciones:

Área	Tema/Cuestión	Fecha efectiva
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 resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2022.
Modificaciones a la NIC 16 Propiedades, planta y equipo	La modificación prohíbe deducir del coste de un inmovilizado material cualquier ingreso obtenido por la venta de bienes producidos con anterioridad a la puesta en marcha del activo.	Emitida el 14 de mayo de 2020, esta Norma resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2022.
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 resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2022.
Mejoras anuales a las Normas NIIF ciclo 2018-2020	Modificaciones de pequeño alcance a la NIIF 1, NIIF 9, NIC 41 y a los ejemplos ilustrativos de arrendamientos.	Emitida el 14 de mayo de 2020, esta Norma resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2022.
Modificaciones a la NIIF 16 Reducciones del alquiler relacionadas con la COVID 19 posteriores al 30 de junio de 2021.	Extensión del plazo de aplicación de las Modificaciones a la NIIF 16 relativas a las soluciones prácticas 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.	Emitida el 31/03/21 esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 31 de agosto de 2021 y resulta de aplicación desde el 1 de abril de 2021.

Ninguna de estas normas ha tenido impacto significativo sobre los estados financieros resumidos consolidados del Grupo.

c) 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 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 inicialmente el 23 de enero de 2020 y una modificación posterior el 15 de julio 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.	Modificaciones a la NIC 1 relativas a la información sobre políticas contables que debe divulgarse en los estados financieros. Modificación para mejorar la información a revelar y desglosar solo las políticas contables materiales.	Emitida el 12 de febrero de 2021, esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 2 de marzo de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2023.
Modificaciones a la NIC 8. Definición de estimaciones contables.	Aclara la distinción entre un cambio de política contable y de estimación contable.	Emitida el 12 de febrero de 2021. esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 2 de marzo de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2023.
Modificaciones a la NIC 12 Impuesto sobre las ganancias: Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos que surgen de una única transacción.	Estas modificaciones aclaran cómo deben contabilizar las empresas los impuestos diferidos sobre determinadas transacciones.	Emitida el 7 de mayo de 2021, esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 11 de agosto de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2023.
Modificaciones a la NIIF 10 y NIC 28 Venta o Aportación de Activos entre un Inversor y su Asociada o Negocio Conjunto.	Estas modificaciones abordaban los requerimientos contables en conflicto sobre la venta o aportación de activos a un negocio conjunto o asociada.	En diciembre de 2015 la fecha de vigencia obligatoria de estas modificaciones se pospuso de forma indefinida aunque continúa permitida la adopción anticipada. Esta modificación no aparece en la relación de normas que tiene previsto adoptar la UE.
Modificación de la NIIF 16. Pasivo por arrendamiento en una operación de venta con arrendamiento posterior.	Esta modificación establece un nuevo modelo de contabilización para los pagos variables de un arrendatario-vendedor por arrendamiento posterior a una operación de venta.	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.
Modificación de la NIC 17 y NIIF 7 Acuerdos de Financiación de proveedores	Esta modificación establece nuevos requerimientos de la información a revelar	Esta Norma no ha sido todavía adoptada por la UE.

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

2.2.1 Dependientes

Se consideran entidades dependientes aquellas sobre las que la Sociedad, directa o indirectamente, a través de dependientes ejerce control. La Sociedad controla a una entidad dependiente cuando por su implicación en ella está expuesta, o tiene derecho, a unos rendimientos variables y tiene la capacidad de influir en dichos rendimientos a través del poder que ejerce sobre la misma. La Sociedad tiene el poder cuando posee derechos sustantivos en vigor que le proporcionan la capacidad de dirigir las actividades relevantes. La Sociedad está expuesta, o tiene derecho, a unos rendimientos variables por su implicación en la entidad dependiente cuando los rendimientos que obtiene por dicha implicación pueden variar en función de la evolución económica de la entidad.

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. 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.

En las combinaciones de negocios realizadas por etapas, el exceso existente entre la contraprestación entregada, más el valor asignado a las participaciones no dominantes, más el valor razonable de la participación previa en el negocio adquirido y el importe neto de los activos adquiridos y los pasivos asumidos, se registra como fondo de comercio. En su caso, el defecto, después de evaluar el importe de la contraprestación entregada, el valor asignado a las participaciones no dominantes, a la participación previa y la identificación y valoración de los activos netos adquiridos, se reconoce en resultados. El Grupo reconoce la diferencia entre el valor razonable de la participación previa en el negocio adquirido y el valor contable en resultados consolidados o en otro resultado global. Asimismo, el Grupo reclasifica los importes diferidos en otro resultado global correspondientes a la participación previa a reservas.

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.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2022, 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 House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU 2 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
London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II) (2)	Percival House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU 2 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 House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU 2 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 House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU 2 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 House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU 2 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
Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB))	Alameda Santos nº 1293, 4º andar, na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, CEP 01.419-904	Prestación de servicios públicos para la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque SP/MS/PA/MG	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2021, 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 House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU 2 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
London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II) (2)	Percival House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU 2 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 House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU 2 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 House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU 2 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 House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU 2 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 2022 y de 2021 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 2022 que hayan conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2021, salvo la constitución de Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB) con fecha 16 de noviembre de 2022 como sociedad participada en su totalidad por Aena Internacional.

Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (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. 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.

London Luton Airport

London Luton Airport Operations Limited ("LLA") y London Luton Airport Limited ("LLAL") celebraron un Acuerdo de Concesión el 20 de agosto de 1998, en virtud del cual LLA acordó administrar y operar el Aeropuerto de London Luton conforme a los términos del Contrato de Concesión vigente hasta marzo de 2031.

En el ejercicio 2013, la filial ADI suscribió las acciones representativas del 40 % del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III) por un importe de 39,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 47,3 millones de euros), siendo Aerofi S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 60 %.

LLAHL III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited y de su subsidiaria London Luton Airport Operations Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. En el marco de la transacción, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. y Aerofi suscribieron un acuerdo por el que Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. tenía la opción (opción de compra) de adquirir a Aerofi las acciones representativas del 11 % del capital social de LLAHL III, durante un periodo de once meses a partir del 27 de noviembre de 2013, a un precio equivalente al precio de suscripción de dichas acciones ajustado por ciertos factores ligados a los dividendos percibidos por Aerofi, los costes financieros del 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, a una rentabilidad de accionista y por las emisiones de nuevas acciones de LLAHL III que se hayan podido producir durante el periodo de ejercicio.

Con fecha 16 de octubre de 2014, ADI., una vez obtenidas las autorizaciones pertinentes, procedió a ejecutar la opción de compra, alcanzando el 51 % del capital de LLAHL III por un importe de 13,7 millones de libras esterlinas (correspondientes a 17,2 millones de euros). Asimismo, ADI asumió el 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, que ascendía a 48,3 millones de libras esterlinas. Dicha deuda corresponde a un préstamo de accionistas a 10 años, al 8% de interés, con pago semestral de intereses y con amortización al vencimiento en noviembre del 2025, con la opción de capitalizar los intereses devengados en la fecha del pago pasando a formar parte del nominal y devengando intereses. Esta opción ha sido utilizada tanto en el ejercicio 2022 como en el ejercicio 2021. Por tanto, a 31 de diciembre de 2022, el nominal del préstamo de accionistas concedido a LLAHL II asciende a 61.099 miles de libras esterlinas y (2021: 56.489 miles de libras esterlinas), correspondientes a 68.888 miles de euros (2021: 67.227 miles de euros). En el ejercicio 2022 dicho préstamo generó unos intereses a favor de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de 5.440 miles de euros (2021: 5.006 miles de euros).

La financiación de la operación se instrumentó vía aumento de capital en ADI suscrita al 100 % por la matriz AENA. Como consecuencia de esta operación, ADI adquirió en 2014 el control de LLAHL III y, por lo tanto, el Grupo Aena pasó a consolidar esta sociedad (y sus sociedades dependientes) por el método de integración global.

El Grupo, contando con el asesoramiento de expertos independientes, culminó en 2014 el proceso de realización de las valoraciones de (i) el valor razonable de la participación previa del 40 % que ostentaba en LLAH III y (ii) los valores razonables de los activos y pasivos del negocio adquirido. Por lo tanto, en las cuentas consolidadas del Grupo Aena se procedió a reconocer y valorar los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos a la fecha de adquisición.

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.

Aeropuertos 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 ADI la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB") 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 totalmente suscrita por su accionista único.

Asimismo, el importe de la participación se incrementó en 14.601.360 reales brasileños (3.233.465,45 euros al tipo de cambio 4,5157 EUR/BRL) correspondientes a la asunción por parte de ADI de gastos de licitación derivados de la obtención de la concesión registrada en ANB mencionada anteriormente.

Durante el mes de enero de 2020, ANB 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, registrando los ingresos de explotación de la infraestructura conforme a lo detallado en la Nota 2.24.

Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB)

En el ámbito de los objetivos del Plan Estratégico 2018-2021 y en la visión estratégica para el período 2022-2026, el 18 de agosto de 2022 la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) declaró a ADI ganadora en la subasta celebrada para la firma de un contrato de concesión para la ampliación, mantenimiento y explotación de los siguientes aeropuertos del Bloque SP/MS/PA/MG: Congonhas - São Paulo, Campo Grande, Corumbá, Ponta Porã, Maestro Wilson Fonseca – Santarém, João Corrêa da Rocha – Marabá, Carajás – Parauapebas, Altamira, Ten. Cel. Aviador César Bombonato – Uberlândia, Mário Ribeiro - Montes Claros, Mario de Almeida Franco – Uberaba (en adelante, la Licitación).

De acuerdo con lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el 18 de octubre de 2022 el Consejo de Ministros aprobó autorizar a Aena Internacional la creación en Brasil de la sociedad mercantil estatal Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (en adelante, "BOAB"), para ser la futura sociedad concesionaria de los aeropuertos del Bloque SP/MS/PA/MG. Con fecha 16 de noviembre de 2022 se constituyó BOAB como sociedad participada en su totalidad por Aena Internacional, con un capital social inicial de 10 miles de Reales Brasileños (aproximadamente, 1,8 miles de euros).

Su objeto social es la prestación de servicios públicos para la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque SP/MS/PA/MG.

El Consejo de Administración de BOAB, en reunión celebrada el 28 de noviembre de 2022, aprobó una ampliación de capital social por importe de 4.124 millones de Reales brasileños (aproximadamente, 731,4 millones de euros, al tipo de cambio al cierre de 2022 (5.6386 BRL/EUR)), el cual fue suscrito íntegramente por Aena Internacional. El 26 de enero de 2023, Aena

Internacional desembolsó el importe de 1.639 millones de Reales Brasileños del capital social (aproximadamente, 291,6 millones de euros, al tipo de cambio de la fecha de la operación), dando cumplimiento al importe mínimo a desembolsar de acuerdo con el Pliego de la Licitación.

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, está pendiente la firma del contrato de concesión, prevista para finales de marzo de 2023. 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 2.450 millones de BRL (aproximadamente, 457,5 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 del quinto año es del 3,23% y aumenta progresivamente (6,46% en el sexto, 9,69% en el séptimo y 12,92% en el octavo) hasta el 16,15% anual en el noveno año y sucesivos hasta la finalización de la concesión.
- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 5.808 millones de reales brasileños (precios constantes de octubre 2020). Sólo en el aeropuerto de Congonhas, se preveía invertir un total de 3.350 millones de BRL a lo largo de los 30 años de concesión, de los cuales el 75,4% (2.530 millones de BRL) se invertían en la ampliación de las infraestructuras en los cinco primeros años del contrato.

2.2.2 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 consolidada, y la participación en los movimientos posteriores a la adquisición en el otro resultado global se reconoce en el otro resultado global consolidada, 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 consolidadas 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.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de sociedades con control conjunto y asociadas a 31 de diciembre de 2022 y 2021 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	31.12.22	31.12.21		
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Participación en el operador del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP).	-	33,33	63.926	50.785	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	2.642	3.642	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	6.131	2.549	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia

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

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 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.

Asimismo, el 25 de septiembre de 2020 finalizó la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. El contrato fue prorrogado primero por dos meses adicionales de duración, después por cuatro meses adicionales de duración y posteriormente, se ha suscrito con la ANI una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia generada por la COVID-19, con un plazo variable, inicialmente de duración máxima hasta el 31 de julio de 2022. Con fecha 4 de enero de 2022 ha sido modificado a un plazo fijo hasta diciembre de 2022 y nuevamente, con fecha 14 de octubre de 2022, hasta el 31 de agosto de 2023.

Durante el ejercicio 2022 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha cobrado 25.576 miles de euros de dividendos de las sociedades asociadas y con control conjunto (2021: 4.800 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 2022 y 2021 se continúa registrando en las cuentas anuales consolidadas 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. El contrato fue prorrogado por seis meses adicionales de duración. Con la situación generada por la COVID-19, en marzo de 2021 Aerocali llegó a un acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) de Colombia por el cual se acuerdan los mecanismos de compensación y se determina que el plazo máximo de prórroga compensatorio es julio de 2022. Con fecha 22 de noviembre de 2021, se suscribió una prórroga del contrato de concesión hasta el día 31 de diciembre de 2022 y, posteriormente, con fecha 15 de noviembre de 2022, se prorrogó hasta el 31 de octubre de 2023.

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

Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (en adelante, GAP) es una sociedad anónima bursátil de capital variable constituida en la Ciudad de México el 25 de junio de 1998, bajo la legislación mexicana,y tiene un periodo de duración de 100 años. GAP cuenta con concesiones para operar, mantener y desarrollar doce aeropuertos internacionales en la región Central y del Pacífico de México y dos aeropuertos internacionales en Jamaica

Los Valores de la emisora "Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V." se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores y son Objeto de Cotización en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V..y en el New York Stock Exchange (Securities and Exchange Commission).

En 1999, como parte de la primera etapa en el proceso de la apertura de los aeropuertos mexicanos a la inversión privada, el Gobierno Federal de México vendió una participación del 15% de la Compañía a Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A.P.I. de C.V. (en adelante, AMP).

En 1999, el 85,0% restante del capital social de GAP fue transferido por el Gobierno Federal a un fideicomiso establecido con NAFIN, este fideicomiso fue el Accionista Vendedor del 85% del capital en acciones Serie "B" en la oferta global realizada el 24 de febrero de 2006 en la Bolsa Mexicana de Valores en México y en el New York Stock Exchange en los mercados internacionales

A 31/12/2022 la participación de AMP en GAP asciende a 18,5359%, tras la aprobación por parte de la CNBV de la cancelación de 35.424.453 acciones que estaban en tesorería a final de 2021.

La Sociedad del Grupo Aena. Aena Desarrollo Internacional S.M.E. S.A. es propietaria del 33.33% de AMP.

Como consecuencia de las diferentes operaciones realizadas por AMP con las acciones de GAP, el precio medio de adquisición de las acciones que posee de GAP asciende a 23,12 pesos mexicanos (MXN), mientras que el valor de la cotización a 31 de diciembre de 2022 fue de 279,40 MXN (2021: 282,16 MXN).

El 27 de abril de 2021, en Asamblea General Extraordinaria de accionistas de GAP se aprueba la cancelación de 35.424.453 acciones que estaban en tesorería, lo cual incrementará la participación de AMP en GAP, alcanzando el 18,5359%, cuando la CNBV formalice la cancelación de acciones de GAP.

AMP ha comunicado que la cancelación se había formalizado por la CNBV en el primer semestre de 2022, sin que a la fecha se haya recibido la confirmación formal. Adicionalmente, la Asamblea de Accionistas de GAP, en reunión celebrada el 22 de abril de 2022, aprobó la cancelación de 13.273.970 acciones adquiridas por la propia sociedad, lo que supone un incremento en el porcentaje de participación de AMP en GAP del 18,54% al 19,02%, estando igualmente pendiente la formalización de la cancelación por la CNBV.

El 31 de mayo de 2021 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 375.000 miles de acciones, quedando establecido en 931.400 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el Grupo ha reconocido una entrada de caja por 5.208 miles de euros, ha reducido la participación en la asociada en 5.018 miles de euros y ha registrado en patrimonio la diferencia como consecuencia de esta operación. Asimismo, el 27 de septiembre de 2021 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 759.900 miles de acciones, quedando establecido en 171.500 miles de pesos mexicanos. Como consecuencia de esta operación el Grupo reconoció una entrada de caja por 10.668 miles de euros, redujo la participación en la asociada en 10.664 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. Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2022 y 2021, es superior el coste de adquisición de la mencionada inversión en AMP (Nota 8).

2.3 Comparación de la información

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2021, salvo por lo indicado en el apartado 2.1.1 de la presente nota.

2.4 Transacciones en moneda extranjera

2.4.1 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.

2.4.2 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".

2.4.3 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:

- 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;
- 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
- 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 consolidada 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 consolidada.

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 desglose de los elementos de inmovilizado material que se clasifican como Construcciones es el siguiente:

- Edificios 30-51 años
- Acondicionamiento 12 años
- Obra civil aeroportuaria 25-44 años
- Urbanización 20 años

Dentro de la categoría de edificios se incluyen, principalmente, las terminales de pasajeros y mercancías, los hangares, las torres de control, los aparcamientos en altura y las edificaciones. La obra civil aeroportuaria constituye las pistas de vuelo, calles de rodadura y salida, plataformas de estacionamiento y apartaderos de espera. En urbanización se recoge, principalmente, la infraestructura urbanística, aparcamientos, ajardinamiento, alumbrado exterior y viales.

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).

No se han observado indicios, procedentes de fuentes externas o internas, de que los activos pueden haber sido deteriorados como consecuencia de riesgos asociados al cambio climático o de la implantación de medidas derivadas del Acuerdo de París, por lo que tampoco ha habido una revisión de la vida útil del inmovilizado material o de las inversiones inmobiliarias por dicho motivo.

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

2.6.1 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.

2.6.2 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.

2.6.3 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.

2.6.4 Concesiones de servicio

Ver Nota 2.24.

2.6.5 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 se produzca 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 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.

El Grupo considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. El valor recuperable es calculado 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.

Las unidades generadoras de efectivo determinadas por el Grupo son las siguientes:

- La red de aeropuertos, compuesta por todos los aeropuertos españoles gestionados por el Grupo excepto el que pertenece a AIRM.
- 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, dada la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas y la existencia de un solo activo que comparten las dos actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios.
- El subgrupo LLAH III (Luton) también es considerado como una unidad generadora de efectivo.
- La sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. 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.

La nueva sociedad mercantil estatal Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB), constituida en noviembre de 2022, conformará una unidad generadora de efectivo en el momento en el que se formalice el contrato de concesión, Al cierre del ejercicio 2022 esta sociedad no tiene registrados activos no financieros.

Asimismo, en el caso de los activos que forman parte del segmento inmobiliario, el cálculo del importe recuperable es calculado para cada uno de los activos incluidos en el mismo El Grupo estima los deterioros en base al valor razonable obtenido de la tasación de un experto independiente.

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 cuatro 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 han tenido en cuenta las proyecciones de tráfico y financieras contempladas el Plan Estratégico del Grupo para 2022-2026 para la Red Nacional de Aeropuertos (Nota 3) así como las proyecciones de negocio aprobadas por la dirección para todo el periodo concesional en el resto de las sociedades concesionarias. 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.

Adicionalmente, el Grupo realiza un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro resultante del modelo base empleado a través de variaciones, dentro de un rango razonable, de las principales hipótesis financieras consideradas en dicho cálculo.

Las pérdidas relacionadas con el deterioro de valor de la UGE reducen inicialmente, en su caso, el valor del fondo de comercio asignado a la misma y a continuación a los demás activos de la UGE, prorrateando en función del valor contable de cada uno de los activos, con el límite para cada uno de ellos del mayor de su valor razonable menos los costes de enajenación o disposición por otra vía, su valor en uso y cero.

Salvo en el caso del fondo de comercio, cuya pérdida por deterioro no es reversible, 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.

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.

2.10.1 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).

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.

El Grupo valora en cada fecha de cierre, si el riesgo de crédito de un instrumento considerado individualmente o un grupo de instrumentos considerados de forma colectiva ha aumentado de forma significativa desde el reconocimiento inicial. Para la evaluación colectiva el Grupo ha agregado los instrumentos de acuerdo con las características de riesgo compartidas.

Al evaluar si para un instrumento o un grupo de instrumentos el riesgo de crédito ha aumentado de forma significativa, el Grupo utiliza el cambio en el riesgo de impago que va a ocurrir durante toda la vida esperada del instrumento, en lugar del cambio en el importe de las pérdidas de crédito esperadas. Por ello, el Grupo evalúa el cambio en el riesgo de impago en cada fecha de cierre comparado con el reconocimiento inicial.

Al evaluar si existe un aumento significativo del riesgo del riesgo de crédito, el Grupo considera toda la información prospectiva razonable y soportable, en concreto:

- Calificaciones de riesgo de crédito internas y externas;
- Cambios adversos actuales o esperados en el negocio, condiciones financieras o económicas que puedan provocar un cambio significativo en la capacidad del prestatario de cumplir con sus obligaciones;
- Cambios significativos actuales o esperados en los resultados de explotación del prestatario;
- Aumentos significativos del riesgo de crédito en otros instrumentos financieros del mismo prestatario;
- Cambios significativos en el valor de la garantía que soporta la obligación o en la calidad de las garantías o mejoras de crédito de un tercero;
- Información macroeconómica como tipos de interés, crecimiento, tasas de desempleo, PIB de la zona o región, precios del mercado inmobiliario o rentas de alquiler.

2.10.2 Créditos comerciales y otras cuentas a cobrar

Para las cuentas a cobrar comerciales, 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.

En el caso de las cuentas a cobrar por arrendamientos, conforme a la Decisión de Agenda del Comité de Interpretaciones de las NIIF (CINIIF) de fecha 20 de octubre de 2022, el Grupo aplica la NIIF 9 a los activos por las cuotas de arrendamiento pendientes de cobro por lo que al determinar la pérdida de crédito esperada se tiene en consideración el impacto de las reducciones de rentas previstas y, una vez acordada la modificación, ésta se contabiliza igualmente dentro del alcance de la NIIF 9, como una baja de activos financieros (Nota 2.1.1).

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.

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 consolidada.

2.10.3 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.

2.10.4 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.

Conforme a la Decisión de Agenda del IFRS Interpretations Committee, de fecha 20 de octubre de 2022, sobre la condonación por el arrendador de pagos por arrendamiento (NIIF 9 y NIIF 16), tal y como se indica en la Nota 2.1.1, el Grupo ha procedido a un cambio de la política contable seguida al respecto en la preparación de su información financiera consolidada bajo NIIF, lo que ha supuesto la reexpresión de las cifras comparativas de 2021 incluidas en las presentes cuentas anuales consolidadas con objeto de reconocer la baja de las cuentas a cobrar de forma retroactiva, desde la fecha de entrada en vigor de la DF7 o, en su caso, desde la fecha del acuerdo entre las partes (ver Nota 3.1.3).

2.10.5 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 y tipo de cambio. Adicionalmente, a finales de 2022, la Sociedad dominante ha contratado permutas sobre la electricidad española cotizada en el Mercado Ibérico de la Energía Eléctrica (MIBEL) con objeto de cubrir las presiones inflacionistas que se han venido produciendo en el precio de la electricidad.

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. El Grupo 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).

El Grupo 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.

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

- 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.
- Que el efecto del riesgo crediticio no predomine sobre los cambios de valor que proceden de esa relación económica.
- 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:

- 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.

– 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 expedientes 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.

2.12.1 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"* del Pasivo Corriente. 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 26.1 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 bajo el epígrafe "Pasivos de contrato". 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.

La compañía novó en octubre de 2021 los contratos de préstamos y de derivados de tipo de interés para que a partir de esta fecha ya reflejen la nueva tasa de tipo de interés SONIA, sin que ello haya tenido impacto relevante para el Grupo.

2.17.1 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.

Asimismo, en el caso de producirse deudas mantenidas con las entidades financieras como consecuencia de la cesión de los pasivos comerciales se reconocen en la partida de deudas comerciales anticipadas en el balance consolidado. 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. A 31 de diciembre de 2022 y 2021 no existen deudas con las entidades financieras intermediarias como consecuencia de las operaciones de *confirming* realizadas sobre pasivos comerciales ni se ha producido el aplazamiento de deudas mantenidas en un inicio con acreedores comerciales.

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:

2.19.1 Compromisos laborales a largo plazo

a) 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.

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 2022, al igual que en 2021, se han realizado aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones (Véase Nota 22.3).

b) 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.

c) 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. Los cambios de estimación se registran en el cierre de cada ejercicio contra la cuenta de resultados, en base a los resultados del informe actuarial elaborado por un experto independiente.

En 2022 el importe ha supuesto el registro de un gasto en la cuenta de resultados consolidada adjunta por importe de 2.390 miles de euros (2021: 265 miles de euros) (Nota 22.1).

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

Año	**2022**	**2021**
Tipo de interés técnico:	3,74 %	0,50%
Crecimiento salarial a largo plazo:	2 %	0,90% para 2021 y 2% siguientes
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	-	-
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PER2020_Col_1er.orden
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

d) Premios de jubilación anticipada

El artículo 154 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 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.

El Grupo 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 (Nota 22.2). 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. Los cambios de estimación se registran en el cierre de cada ejercicio contra la cuenta de reservas, en base a los resultado del informe actuarial elaborado por un experto independiente. En 2022 el importe ha supuesto un aumento de reservas por importe de 257 miles de euros (2021: minoración de reservas por importe de 4 miles de euros) ((Nota 22.2).

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

Año	**2022**	**2021**
Tipo de interés técnico:	3,74 %	0,50%
Crecimiento salarial a largo plazo:	2% siguientes	0,90% en 2021 y 2% siguientes
Rentabilidad Fondo Aportación Definida:	-	-
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PER2020_Col_1er.orden
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 2022 ha sido del 3,74 %, tipo que resulta superior a los utilizados en la valoración correspondiente al ejercicio 2021, que fueron del 0,5% para los premios de permanencia y para los de jubilación anticipada.

Este mayor tipo de descuento se debe a las subidas previstas en los tipos de interés. El tipo del 3,74 % 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 13,4 años (2021: 10,82 años).

El incremento del tipo de descuento implica una disminución del valor actual de la obligación devengada.

e) 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 22.4).

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

	2022	**2021**
Tipo de interés técnico	4,75 %	1,80 %
Inflación	3,23 %	3,15 %
Tasa de crecimiento de la pensión	3,05 %	3,13 %
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 4,75 % 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. Resulta muy superior a la empleada en 2021 (1,80 %) debido al aumento de la rentabilidad de los bonos corporativos. El aumento en la tasa de descuento supone un menor valor actual de la obligación devengada.

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

- Hombres: 21,6 (2021: 21,5)
- Mujeres: 24,1 (2021: 24,1)

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

- Hombres: 22,9 (2021: 22,8)
- Mujeres: 25,6 (2021: 25,5)

2.19.2 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 infraestructuras 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

El 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.

2.21.1 Ingresos por servicios aeronáuticos

La mayoría de los ingresos del Grupo provienen de los servicios aeronáuticos 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.

En este sentido, los servicios se prestan a las compañías aéreas en función de la petición correspondiente con arreglo a los precios regulados publicados, en lugar de a través de contratos individuales de cantidad fija. Dependiendo del servicio prestado, el precio de la transacción se calcula sobre la base de un precio fijo por aterrizaje, aparcamiento, por pasajero y por peso. Cuando procede, se firman acuerdos de incentivos por separado con cada compañía aérea. Estos cargos se reconocen en el momento en que se presta y cumple el servicio.

a) Prestaciones públicas patrimoniales

La ley 18/2014 de 15 de octubre establece el marco Jurídico aplicable a la red de aeropuertos de Aena. En materia de tarifas el marco regulatorio se define en los artículos 32 a 40 de la citada Ley 18/2014, y ha ido evolucionando en los últimos años en sintonía con la normativa europea, adaptando los cambios introducidos a la Directiva 2009/12/CE sobre tasas aeroportuarias.

Conforme a dicha ley son tarifas aeronáuticas, y están por tanto sujetas a regulación, las contraprestaciones que tiene derecho a percibir la Sociedad Dominante por los servicios aeronáuticos básicos, siendo éstos los correspondientes a las prestaciones patrimoniales públicas que se detallan a continuación:

- 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.

Por otra parte y conforme a lo establecido en el apartado 2 de la Disposición adicional primera de Ley 2/2021, de 29 de marzo, 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 deban adoptar como consecuencia de la pandemia COVID-19. Los costes Covid se recuperarán en el marco del DORA y serán analizados y supervisados por la CNMC durante el proceso de consulta. Si estos costes no pudieran recuperarse en el marco del DORA 2017-2021, con el objetivo de minimizar el impacto de su aplicación sobre el sector podrán ser recuperados, debidamente capitalizados, en cualquiera de los siguientes DORAs.

En relación con los ingresos a percibir por Aena, la ley establece un techo a los ingresos por pasajero, el Ingreso Máximo Anual por Pasajero (IMAP). Dicho techo debe permitir la recuperación de los costes eficientes del operador, incluyendo el coste de capital.

El IMAP se ajustará anualmente en función de las penalizaciones/bonificaciones por cumplimiento de determinados niveles de calidad de servicio y en relación a la programación anual de inversiones, estableciéndose así el Ingreso Máximo anual por Pasajero Ajustado (IMAAJ).

Adicionalmente a lo anterior la Ley 18/2014 establece que el Documento de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORA) es el instrumento que debe determinar las condiciones de regulación quinquenal del conjunto de la red de aeropuertos de Aena.

El DORA fija la variación del IMAP por periodos quinquenales, estableciendo un valor inicial, $IMAP_0$, y un porcentaje de variación anual, X, igual para todos los años del quinquenio, que se aplicará al IMAP del año anterior en cada año del período regulatorio.

A este porcentaje de variación anual se le añade posteriormente, un porcentaje de incremento o decremento de precios de inputs fuera del control del operador (índice P), que no se avanza en el DORA, sino que se establece en el año anterior al de aplicación de cada IMAP.

El 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2020 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo de este índice mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del gestor aeroportuario, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) es el organismo encargado de aprobar el valor del índice P de acuerdo con la normativa vigente.

El Consejo de Ministros aprobó el 28 de septiembre de 2021 el DORA para el período 2022-26 (DORA II). El valor del IMAP inicial para el período 2022-2026 fijado en el mismo es de 9,89 euros, que es el valor de los ingresos regulados requeridos por pasajero establecido para el año 2021, conforme a la Resolución de la CNMC de 11 de febrero de 2021.

La determinación y establecimiento de las tarifas aeronáuticas se realizará en base al siguiente esquema:

- Establecimiento del IMAP que permita la recuperación de costes de los servicios aeroportuarios básicos del quinquenio, con aplicación del índice P calculado anualmente.
- Cálculo del IMAAJ: la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) supervisa el cumplimiento anual del DORA, emitiendo informe. Aena calcula el IMAAJ contemplando los incentivos y las penalizaciones por calidad de servicio y retraso en la ejecución de inversiones.
- Cálculo tarifas: Aena propone la tarifa por servicio y aeropuerto en base al IMAAJ.
- Consulta: celebración del proceso de consulta a los usuarios y negociación de posibles ajustes.
- Supervisión: supervisión y resolución de recursos por parte de la CNMC.

Considerando todo lo anterior 22 de diciembre de 2020, el Consejo de Administración aprobó las tarifas correspondientes al año 2021, que entraron 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, lo que supone una variación tarifaria de un 0%.

Con fecha 11 de febrero de 2021 la CNMC emitió su Resolución sobre la supervisión de las tarifas aeroportuarias de Aena en el ejercicio 2021, donde ratificó la decisión del Consejo de Administración.

El 21 de diciembre de 2021 el Consejo de Administración de Aena aprobó un IMAAJ para 2022 de 9,95 euros por pasajero, que incluye 0,80 € por pasajero para la recuperación de los costes Covid incurridos por la Sociedad Dominante en el periodo 2020 a septiembre de 2021 ambos incluidos, lo que suponía una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021. El 17 de febrero de 2022, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Administración de Aena.

El 24 de noviembre de 2022 la CNMC emitió su Resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2023 estableciendo que debe aplicarse una IMAAJ de 9.95 euros por pasajero lo que supone una variación tarifaria de 0%.

Toda esta 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 2022 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores ejercicios, es decir, se ha registrado cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

b) Otros servicios aeroportuarios no regulados

Para el resto de servicios aeronáuticos no regulados prestados por la sociedad matriz 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 teniendo en cuenta los criterios de registro y valoración aplicables a las explotaciones en régimen de concesión y detalladas en la Nota 2.24.

~~c) Otros ingresos~~

El Grupo tiene formalizado un contrato de prestación de servicios de asistencia técnica y transferencia de tecnología con la empresa asociada AMP que incorpora diferentes obligaciones de desempeño. Estas obligaciones de desempeño se finalizan todas de forma anual y la contraprestación, fija o variable, es también anual. El reconocimiento de ingresos se produce de forma íntegra en un mismo ejercicio por lo que no se registra ningún activo o pasivo de contrato. Estos ingresos son de escasa relevancia para el Grupo.

2.21.2 Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos comerciales.

Dentro de los ingresos aeroportuarios se encuentran los ingresos procedentes de la actividad comercial que incluyen las rentas procedentes de los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio formalizados entre el Grupo y los distintos operadores privados para la realización de actividades comerciales en los aeropuertos (Nota 2.22.2) así como los gestionados directamente por Aena (aparcamientos y salas VIP).

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. Como consecuencia de la entrada en vigor de la DF7, a partir del 21 de junio de 2020 las RMGA contractuales de la Sociedad dominante quedan automáticamente reducidas en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019. Esta reducción de las rentas resulta de aplicación en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019. Por ello, las RMGA de los contratos afectados por la DF7 se registran como un ingreso por pagos variables de arrendamiento hasta que se produzca la recuperación del tráfico.

Los ingresos por aparcamiento se reconocen a medida que los servicios son prestados en función del grado de utilización de las instalaciones del Grupo.

2.21.3 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.

2.21.4 Intereses y dividendos de asociadas

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

2.22.1 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 arrendataria 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 valora conforme al criterio de coste amortizado, es decir, 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 establecido contractualmente, ampliado, en su caso, por las posibles prórrogas cuando el arrendatario está razonablemente seguro de que se ejecutarán y periodos tras una fecha de cancelación optativa, si el arrendatario está razonablemente seguro de que se producirá la cancelación anticipada.

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.

Arrendatario: modificaciones en los contratos de arrendamiento operativo

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 las pagos del arrendamiento que se derivan del contrato de forma directa o indirecta se contabilizan como reestimaciones del pasivo o como pagos variables.

Al evaluar si se ha producido un cambio en el alcance de un arrendamiento, el Grupo considera si se ha producido un cambio en el derecho de uso otorgado, 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 Grupo 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 mercado 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 Grupo asigna 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, se disminuye 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 Grupo realiza 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 y el Grupo 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. Desde el punto de vista del Grupo como arrendatario esta modificación no ha tenido efecto significativo.

2.22.2 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. Durante el ejercicio de referencia de las presentes cuentas anuales ni durante el anterior se han formalizado acuerdos de arrendamiento que se pudieran considerar como financieros.

En los arrendamientos operativos, el 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 cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes.

Arrendador: modificaciones en los contratos de arrendamiento operativo

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 pagos variables. En caso contrario, conforme a lo establecido en el párrafo 87 de la NIIF 16, las modificaciones de un contrato de arrendamiento operativo se tratan como un nuevo arrendamiento desde la fecha efectiva de modificación.

Tal y como se menciona en la Nota 2.1.1, con fecha 20 de octubre de 2022, se ha publicado la Decisión de Agenda del IFRS Interpretations Committe (IFRIC) sobre la condonación por el arrendador de pagos por arrendamiento (NIIF 9 y NIIF16), que ha llevado al Grupo a un cambio de política contable.

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 2.2.1). 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:

- El Grupo reconoce y valora los ingresos ordinarios correspondientes a los servicios prestados de acuerdo con la NIIF 15, reconociendo un activo intangible o financiero en función de la naturaleza de la contraprestación.
- Los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período;
- Así mismo, también se registran conforme a la NIIF 15 los ingresos por los servicios prestados de explotación de la infraestructura. En estos casos, cuando se producen modificaciones en un contrato que no suponen un cambio en su alcance y para los que se ha satisfecho parcialmente la obligación de desempeño, el Grupo registra el efecto que la modificación del contrato tiene sobre el precio de la transacción como un ajuste a los ingresos de actividades ordinarias en la fecha de la modificación del contrato.
- 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 canon variable de los acuerdos de concesión se registra como gasto en el momento en el que se produce su devengo y resulta exigible;
- 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.

Los riesgos identificados que podrían impactar en la actividad del Grupo relacionados con el cambio climático se detallan en la Nota 3.4.

2.26 Explotaciones conjuntas (Nota 6)

El Grupo 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. 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

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.

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.

3. Gestión de los riesgos operativos y financieros

3.1 Descripción de los principales riesgos operativos

3.1.1 Riesgos derivados del entorno macroeconómico

Durante 2022 se ha producido una recuperación del tráfico aéreo muy significativa en toda Europa que parece corroborar la superación de la situación sobrevenida por la pandemia. En concreto, la actividad del Grupo Aena ha registrado 270,7 millones de pasajeros en 2022, un crecimiento interanual del 98,5% y una recuperación del 88,1% del volumen de tráfico del mismo período de 2019. por lo que ya se encuentran muy cercanos a los niveles previos a la pandemia.

Concretamente en la Sociedad dominante, 16 de sus aeropuertos han superado el 100% del volumen de pasajeros del ejercicio 2019 (aeropuertos de Santiago-Rosalía de Castro, Asturias, San Sebastián, Vitoria, Zaragoza, Sabadell, Son Bonet, Mahón, Ibiza y Melilla, los aeropuertos canarios de Lanzarote - César Manrique, Fuerteventura, el Hierro y La Gomera y los helipuertos de Ceuta y Algeciras). El restablecimiento casi total del tráfico de pasajeros a lo largo del 2022, ha hecho que el conjunto de los aeropuertos de la red de Aena haya recuperado el 88,6 % de los pasajeros registrados en el mismo periodo de 2019, por lo que se encuentran muy cercanos a los niveles previos a la pandemia.

No obstante, la recuperación observada del tráfico de los aeropuertos gestionados por el Grupo Aena puede verse afectada como consecuencia de la incertidumbre actual del entorno macroeconómico, resultante de una combinación de los efectos persistentes relacionados con la pandemia, el aumento de las tasas de interés y los riesgos geopolíticos..

Tras casi un año de la invasión rusa de Ucrania, la economía mundial está atravesando por una serie de turbulencias, entre las que destaca la mayor inflación registrada en varias décadas y el endurecimiento de las condiciones financieras en la mayoría de las regiones, en gran medida también debidas a la propia guerra.

Cada vez son más las economías en las que el crecimiento está desacelerándose o está sufriendo una recesión propiamente dicha, especialmente en Europa. Se pronostica que el crecimiento en la zona euro se desacelere de 5,3% en 2021 a 3,5% en 2022, 0,7% en 2023 y 1,6% en 2024, según la última actualización del FMI.

3.1.2 Riesgos derivados de la invasión de Ucrania por parte de Rusia

La guerra entre Rusia y Ucrania sigue dejando una marca en la región y en el ámbito internacional. Además de las sanciones financieras y tecnológicas orientadas a ejercer presión sobre Rusia para que cese las hostilidades, la Unión Europea ha implementado bloqueos a las importaciones de petróleo transportado por mar a partir del final de 2022 y una veda a los seguros marítimos. La reducción de las exportaciones procedentes de Rusia, sobre todo de gas, también ha afectado al comercio de combustibles fósiles, descendiendo el flujo de gas ruso a Europa.

La guerra está teniendo graves repercusiones económicas en Europa, con un alza de los precios energéticos, un debilitamiento de la confianza del consumidor y un dinamismo más lento de las manufacturas como resultado de las persistentes alteraciones de las cadenas de suministros y los crecientes costos de los insumos.

No obstante, el impacto de la guerra en España está teniendo menor repercusión que en el conjunto de Europa debido a diversos factores, como su situación geográfica, o la menor dependencia de las exportaciones de Rusia.

Del mismo modo, en el ámbito del transporte aéreo, el tráfico en España se está comportando significativamente mejor que el del resto de Europa, aparte de por la recuperación del turismo y de la demanda reprimida, por el efecto de España como “destino seguro”. Así, tanto IATA como ACI estiman que la recuperación del tráfico en 2022 en Europa sea del orden del 81%, respecto a los niveles de 2019, mientras que la recuperación de Aena ha sido del 88,6%.

La actual crisis tiene un impacto transversal en la gestión del riesgos del Grupo debido, principalmente a los siguientes factores:

- Incremento del precio de la energía: Rusia es uno de los principales suministradores de gas y petróleo para Europa. Las restricciones y sanciones impuestas al comercio con Rusia generan una fuerte presión inflacionista no sólo en los precios de ambas fuentes de energía, sino también en los precios de la electricidad, de los productos y los servicios asociados al uso intensivo de dichas fuentes de energía o dependientes del transporte, así como de otras materias primas. El principal impacto económico para el Grupo en 2022 se ha producido por el aumento en los costes de la energía. Por otro lado, el combustible de aviación supone el principal coste operativo de las compañías aéreas, por lo que, en el medio y largo plazo, el incremento de su precio podría incluso afectar a la viabilidad de algunos vuelos.
- Impacto en el tráfico aéreo: disminución del volumen de tráfico con origen/destino los países afectados como consecuencia directa del conflicto y las sanciones impuestas a las aerolíneas, si bien, durante 2022 no se ha producido un impacto operativo notable en los aeropuertos gestionados por el Grupo.
- Cadena de suministros: posibilidad de roturas generalizadas en la cadena de suministro con el consecuente impacto en una disminución o cierre temporal de la producción y aumento de los costes de aprovisionamiento o entrega e incluso incumplimiento de compromisos de entrega de productos. Esta situación podría afectar al ritmo de ejecución de las inversiones del Grupo al provocar retrasos en la ejecución de obras.
- Reducción del comercio internacional: esta posible disminución de las relaciones comerciales ha implicado la necesidad de modificar el abastecimiento de las materias primas, el destino de algunas exportaciones y hasta las rutas comerciales, debiendo tomar rutas alternativas más largas, lo que, unido a una contracción del consumo, podría impactar en las proyecciones y niveles de crecimiento que el Grupo estaba manejando.
- Confianza: se observa en Europa una ralentización generalizada de las reservas de viajes y vuelos, especialmente en las áreas próximas a la zona de conflicto. En el caso de España, se está viendo menos afectada debido a su consideración como “destino seguro” frente a otros competidores turísticos como Turquía o Grecia.
- Impacto económico: impacto en el crecimiento económico a nivel mundial (PIB) y subida generalizada en los precios. Una menor renta disponible de las familias supondrá una contención en gastos no esenciales, como el turismo.
- Ciberseguridad: el conflicto puede traer consigo un incremento de la cantidad y sofisticación de los ciberataques.

- Escalada del conflicto: una escalada del conflicto a otras zonas, fuera de Ucrania, generaría una situación imprevisible de importantes consecuencias.

Hasta la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales consolidadas, el impacto más relevante para la Sociedad derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica, es consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica. Como consecuencia de la evolución al alza de los precios, durante 2022 el Grupo ha registrado un gasto por este concepto por importe de 273 millones de euros frente a 130,7 millones de euros registrados en 2021, lo que ha supuesto un aumento de 142,4 millones de euros. En el ejercicio 2019 el coste de la energía fue de 103 millones de euros por lo que en 2022 respecto a 2019 el incremento de dicho coste ha sido de 170 millones de euros.

Aunque a la fecha de formulación de las presentes Cuentas anuales consolidadas no se ha producido ninguna consecuencia significativa para el Grupo Aena, los Administradores y la Dirección de la Sociedad dominante continúan analizando los potenciales impactos que la situación actual de incertidumbre pudiera tener a futuro, no siendo posible realizar una estimación fiable en la actualidad.

3.1.3 Riesgos derivados de la pandemia de COVID-19

La actividad del Grupo se vio drásticamente afectada durante los años 2020 y 2021 por las circunstancias derivadas de la pandemia de la COVID-19 que obligaron al establecimiento de restricciones a la movilidad, las cuales se fueron modulando en función de su evolución. En este contexto, el sector aéreo y, en concreto, los aeropuertos gestionados por el Grupo Aena, sufrieron una reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros desde el inicio de la pandemia sin precedentes históricos que parece superada en 2022, cuando se han alcanzado niveles de tráfico muy cercanos a los niveles previos a la pandemia.

Tráfico de pasajeros

Durante 2022, el avance de la vacunación tanto en España como en otros países emisores, la evolución de la situación epidemiológica y la flexibilización de restricciones para viajar, han permitido una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de vuelos de las compañías aéreas.

La recuperación del tráfico sigue siendo sensible a la aparición de nuevas variantes y el marco de incertidumbre en el que nos encontramos derivado de graves tensiones geopolíticas y un entorno macroeconómico complejo, con una subida generalizada de las tasas de inflación y en el que los principales organismos económicos (Banco de España, Fondo Monetario Internacional, etc.) están recortando significativamente a la baja las previsiones de PIB, tanto para 2022 como para 2023, especialmente en Europa y en concreto en España.

Los aeropuertos gestionados por el Grupo en España han cerrado el ejercicio 2022 con un 11,5% menos de tráfico de pasajeros respecto al mismo periodo del ejercicio 2019 (2021: 56,4%), lo que supone una recuperación del 88,6 % del tráfico prepandemia (2021: 43,6%). Si los comparamos con el 2021, ejercicio afectado por la crisis sanitaria del COVID-19, el 2022 se ha cerrado con un incremento del tráfico de pasajeros del 103,1% (2021 frente a 2020: 57,7%). En concreto, en este ejercicio, se ha registrado un volumen de pasajeros de 243,7 millones, frente a los 119,7 millones de 2021, pero aún por debajo de los 274,2 millones pasajeros del 2019.

Concretamente en la Sociedad dominante, 16 de sus aeropuertos han superado el 100% del volumen de pasajeros del ejercicio 2019 (aeropuertos de Santiago-Rosalía de Castro, Asturias, San Sebastián, Vitoria, Zaragoza, Sabadell, Son Bonet, Mahón, Ibiza y Melilla, los aeropuertos canarios de Lanzarote - César Manrique, Fuerteventura, el Hierro y La Gomera y los helipuertos de Ceuta y Algeciras).

El Aeropuerto London Luton ha registrado 13,1 millones de pasajeros, lo que representa un aumento interanual del 186,5% y una recuperación del 73,0% respecto a 2019.

El tráfico de los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil ha alcanzado 13,9 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 17,5% y un 100,1% del volumen de 2019.

Actividad comercial

En lo relativo a la actividad comercial, todas las líneas de negocio se vieron afectadas por la reducción del tráfico en los aeropuertos gestionados por el Grupo en España. Como consecuencia de la crisis sanitaria y las medidas adoptadas por los poderes públicos que provocaron una caída en el tráfico aéreo sin precedentes, desde finales de 2020 y durante el ejercicio 2021 se alcanzaron algunos acuerdos con los operadores comerciales, llevándose a cabo la formalización de las correspondientes modificaciones contractuales que, principalmente, han supuesto reducciones de las RMGA establecidas en los contratos para los años 2020 y 2021. Durante 2022, se han continuado formalizando modificaciones contractuales con algunos arrendatarios sobre las RMGA de 2020 y 2021, que han supuesto una minoración total de las RMGA de 2020 y 2021 por importe de 17.445 miles de euros.

En otros casos, al no ser posible alcanzar un acuerdo en cuanto a la renta, se han interpuesto demandas por parte de los operadores comerciales, así como de reclamación de cantidad por parte de la Sociedad dominante en los casos en que los operadores comerciales no han atendido el pago de la RMGA (Nota 23.2.1).

Adicionalmente, las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial formalizados entre Aena S.M.E., S.A. y sus operadores comerciales, devengadas entre el 15 de marzo de 2020 (fecha de comienzo del primer estado de alarma en España) y el 2 de octubre de 2021, se vieron modificadas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, DF7). Está minoración de rentas impuesta por la DF7 de la Ley 13/2021, está englobada dentro de las medidas llevadas a cabo por el Gobierno para hacer frente a los efectos de la crisis sanitaria del COVID-19.

En cuanto a la actividad comercial en los aeropuertos españoles, es destacable reseñar que desde noviembre de 2021 se han publicado 150 licitaciones en la línea de negocio de Tiendas y 75 en Restauración. En Tiendas, las RMGA de adjudicación de las diferentes licitaciones suponen, en conjunto, una recuperación respecto a las de 2019 del 88% en 2022 y el 105% en 2023. En el caso de Restauración, estas licitaciones suponen, en conjunto, una recuperación respecto a las de 2019 del 105% en 2022 y el 118% en 2023.

Aeropuerto London - Luton

Para compensar la pérdida de actividad consecuencia de la pandemia, el pasado 17 de noviembre de 2021 se formalizó el acuerdo de recuperación sostenible del aeropuerto de Luton con Luton Borough Council, que parte del mecanismo de Special Force Majeure (SFM) recogido en el contrato de concesión, y cuyo acuerdo final contempla una reducción del canon total de concesión por valor de 45 millones de GBP (hasta el año 2023), una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032), así como un acuerdo sobre otras cuestiones de carácter medioambiental y económico-social con valor para ambas partes (Nota 6.2, Nota 8.5, Nota 20).

Tal y como se indica en la Nota 7, el contrato de concesión del aeropuerto de Luton se encuentra dentro del alcance la NIIF 16. En el caso del acuerdo de recuperación sostenible del aeropuerto hay partes del contrato que entran dentro del alcance la NIIF 16 y otras dentro del alcance de la NIIF 15, tal y como se establecen el párrafo 17 de ésta última norma.

Las condiciones establecidas en el Acuerdo de recuperación han tenido el siguiente reflejo contable:

- La compensación de los cánones del periodo comprendido entre el 1 de abril y el 31 de diciembre de 2020, por importe de 9 millones de libras. Se reconoció en resultados de 2020 puesto que durante este periodo se dejaron de pagar y registrar los cánones del acuerdo de concesión dado que el Grupo consideraba que resultaba de aplicación la cláusula SFM del contrato de concesión.
- El importe restante de las compensaciones asciende a 34,8 millones de libras y se ha registrado de la siguiente forma:
  - En el año 2020, Luton consideró que en aplicación de la cláusula de Fuerza Mayor Especial del acuerdo de concesión, procedía la suspensión del pago de los cánones desde el 1 de abril de 2020 hasta el 31 de marzo de 2021. Esto implicó, en aplicación de la NIIF 16, una reevaluación del contrato procediendo a dar de baja el activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento por 15,6 millones de libras. Como consecuencia del acuerdo alcanzado, vuelven a ser exigibles los cánones mínimos desde el 1 de abril de 2021 hasta el 31 de marzo de 2027 por lo que el Grupo ha registrado un aumento del pasivo por arrendamiento por importe de 15 millones de libras (Nota 20) y ha reconocido un derecho de cobro por el mismo importe que se cancelará a medida que se materialicen las compensaciones previstas durante 2022 (Nota 13).
  - Por último, 21 millones de libras se imputan de forma lineal a resultados durante 2021 y 2026. En 2022 se han reconocido ingresos por importe de 3,9 millones de libras, aproximadamente, 4,6 millones de euros (2021: 4,2 millones de libras; aproximadamente, 4,9 millones de euros).
- Como consecuencia de la ampliación del periodo concesional hasta el 15 de agosto de 2032, en 2021 se reevaluó el valor del activo por derecho de uso y del pasivo por arrendamiento aumentando su valor en 3,9 millones de GBP.

En diciembre de 2021 el Municipio de Luton aprobó la solicitud promovida por el Aeropuerto London Luton, para ampliar la capacidad del aeropuerto desde el límite anual actualmente autorizado de 18 millones de pasajeros hasta 19 millones. No obstante, tanto el Secretario de Estado de Transportes como la Secretaria de Estado de Vivienda han ejercido la opción de revisión de la solicitud (denominada “call in”) y en consecuencia, durante el último trimestre de 2022 se llevó a cabo una fase de consulta (denominada “inquiry”) con el objetivo de realizar dicha revisión. Esta fase ha concluido y se estima que la decisión se tome a lo largo de 2023 (Nota 8.5).

Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB)

El Contrato de Concesión suscrito por ANB con la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC), establece en su cláusula 5.2 que los eventos de fuerza mayor o caso fortuito son riesgos del poder concedente (excepto los que puedan ser cubiertos mediante seguros) pudiendo dar lugar a Revisión Extraordinaria, siempre que impliquen un cambio relevante en los costes o ingresos del Concesionario.

A su vez, el artículo 6.23 del Contrato de Concesión, dispone que los procedimientos de Revisión Extraordinaria tienen como objetivo restablecer el equilibrio del Contrato, con el fin de compensar las pérdidas o ganancias acreditadas del Concesionario, por la ocurrencia de determinados hechos, siempre que impliquen un cambio relevante en los costes o ingresos del Concesionario.

De acuerdo con lo previsto en el Contrato de concesión, considerando además las interpretaciones realizadas por las autoridades brasileñas sobre la pandemia COVID-19, así como la legislación aplicable al caso, ANB ha venido presentando peticiones de reequilibrio económico financiero ante la ANAC, por el importe de los desequilibrios estimados en los ejercicios 2020 a 2022.

En diciembre 2022 y diciembre 2021 ANAC aprobó las peticiones correspondientes a los ejercicios 2020 y 2021, respectivamente, concluyendo que los eventos narrados se encuadran en la matriz de riesgos contractual. Los importes de desequilibrio reconocidos ascendieron a:

- Ejercicio 2021, aprobados en 2022: 46,0 millones de Reales Brasileños (8,2 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2022) antes de impuestos.
- Ejercicio 2020, aprobado en 2021: 69,7 millones de Reales Brasileños (11,0 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2021) antes de impuestos.

Este desequilibrio se compensará de la siguiente forma:

- Asunción del exceso de las tarifas aplicadas en 2020 en el aeropuerto de Maceio sobre el techo tarifario contractual aplicable, por 1,1 millones de Reales Brasileños (0,2 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2021).
- Aumento desde enero de 2022 de las tarifas de embarque nacional e internacional de los aeropuertos de Recife (2,50 BRL/pasajero) y Maceió, Aracaju y João Pessoa (2,20 BRL/pasajero), por encima del techo tarifario contractual aplicable a dichos aeropuertos. A partir de enero 2023 estos valores han aumentado en 4,77 BRL/ pasajero en Recife, 0,93 BRL/pasajero en Maceió, 2,27 BRL/pasajero en João Pessoa y 0,58 BRL/pasajero en Aracajú.
- Eliminación de la contribución variable anual. Dicha contribución pagadera al estado brasileño se determina como un porcentaje sobre los ingresos de la concesión, iniciando en el 5º año completo de la concesión (2024) y hasta su finalización.
- Las medidas se aplicarán hasta agotar el desequilibrio, el cual será actualizado por el IPCA (Índice de Precios al Consumo) y la tasa de de descuento contractual.

Considerando los desequilibrios aprobados, la compensación realizada en 2022 vía tarifas de embarque y la actualización mencionada en el punto anterior, al 31 de diciembre de 2022 se estima que el importe de reequilibrio pendiente de compensar ascendía a 139,9 millones de Reales Brasileños (24,8 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2022) antes de impuestos.

Una vez finalizado el proceso de aprobación del reequilibrio 2021, ANB ha iniciado el proceso de solicitud de reequilibrio del ejercicio 2022, en el cual entiende que le asisten los mismos derechos al continuar prevaleciendo circunstancias similares a las del ejercicio 2021. Así, en diciembre de 2022 se ha presentado solicitud de reequilibrio basada en una estimación de EBITDA de cierre del ejercicio, con metodología de cálculo, importe y condiciones de reequilibrio similares a los de los ejercicios 2020 y 2021.

Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)

El Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, por medio de la Disposición Adicional Tercera del Decreto-Ley 1/2021, de 6 de mayo, de reactivación económica y social tras el impacto del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, acordó autorizar la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del aeropuerto a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia atendiendo a la petición de reequilibrio presentada por Aena SCAIRM. El pasado 27 de diciembre de 2021 se formalizó la adenda al contrato de concesión conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia de 17 de noviembre de 2021, por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la “Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”, quedando modificados parte de los términos relevantes del acuerdo en base a los cuales se establecen mecanismos de compensación basados, principalmente, en una transformación de los cánones fijos a pagar en variables en función del tráfico aéreo que serán revisables periódicamente (Nota 8.3).

Como consecuencia de la modificación del acuerdo de concesión, la Sociedad concesionaria procedió a registrar la baja de la totalidad del activo intangible regulado en el ejercicio 2021 por importe de 42 millones de euros, contra las cuentas compensadoras de amortización y deterioro por importe de 2,7 millones de euros y 39,3 millones de euros, respectivamente (Nota 6).

De igual forma, la sociedad concesionaria registró en 2021 la cancelación del pasivo financiero con la entidad concedente (Comunidad Autónoma de la Región de Murcia) que surgió en el momento de formalizar el acuerdo inicial de concesión, generando un resultado positivo por importe de 50 millones de euros (Nota 31)

El acuerdo de reequilibrio considera un factor de corrección para el canon variable para adaptarlo a la realidad del tráfico de pasajeros y a las condiciones actuales del mercado, aplicando un factor de corrección igual a la variación del tráfico real con respecto al establecido en la oferta.

Por último, se adapta el plan de inversiones a las nuevas circunstancias y proyecciones de negocio. Como consecuencia de la disminución de las inversiones previstas en reposición, en el ejercicio 2021 se registró un exceso de provisión por actuaciones necesarias para revertir la infraestructura por importe de 2.062 miles de euros en la cuenta de resultados (Nota 23.1).

Tal y como se indica en la nota 8.3, al cierre del ejercicio el Grupo ha procedido a realizar test de deterioro de los activos no financieros afectos a esta UGE resultando la reversión de la totalidad del importe deteriorado en el cierre del ejercicio anterior por importe de 3.841 miles de euros (2021: dotación por importe de 1.526 miles de euros).

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 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, puso a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior de España los medios técnicos y humanos necesarios para con el fin de garantizar el control sanitario de la entrada de pasajeros de vuelos internacionales en los aeropuertos que gestiona.

Aena tendrá derecho a recuperar, en el marco del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) vía tarifas, 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.

Como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, durante 2022, el Grupo ha incurrido en gastos excepcionales, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud, por importe de 61,2 millones de euros (2021: 114,7 millones de euros) registrados en el epígrafe “Otros resultados” de la Cuenta de pérdidas y ganancias adjunta. Adicionalmente, se han realizado inversiones en activos fijos por importe de 3,6 millones de euros (2021: 9,8 millones de euros).

Por otro lado, durante 2021, el subgrupo Luton recibió unas subvenciones del gobierno británico para paliar el impacto de la pandemia por importe de 12,4 millones de euros.

Como indicamos anteriormente, el Real Decreto-Ley 21/2020, de 9 de junio, establece que Aena S.M.E., S.A. 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. Al cierre del ejercicio 2022 se estima que el importe de los costes recuperables en los que la Sociedad ha incurrido en 2022 ascenderá a 40 millones de euros (2021: 54 miles de euros).

3.1.4 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).

La Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (en adelante, la Ley 18/2014) desarrolla, en diversos ámbitos, el marco legal aplicable a la red de aeropuertos de interés general de Aena. La Ley 18/2014 establece que el Documento de Regulación Aeroportuaria (en adelante, DORA) es el instrumento que debe determinar las condiciones de regulación quinquenal del conjunto de la red de aeropuertos de Aena, que se configura como servicio de interés económico general.

El DORA para el período 2017-2021 fue el primer documento de regulación quinquenal aplicable desde la entrada en vigor de la Ley 18/2014. Este DORA 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. El retraso en la ejecución de estas inversiones supone una penalización el IMAP del año siguiente.
- 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.

El Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (en adelante DORA II) fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 28 de septiembre de 2021, contando con el informe previo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE), tal como establece el artículo 26.1 de la Ley 18/2014.

El DORA II ofrece la estabilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo. Se fijan los parámetros para la recuperación del sector del transporte aéreo permitiendo que la red de aeropuertos disponga de los recursos necesarios para la prestación de un servicio seguro, de calidad, sostenible y con suficiente capacidad para cubrir la recuperación del tráfico cuando esta se produzca. No obstante, las condiciones establecidas en el DORA 2022-2026 conllevan una serie de obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones en las tarifas que, al igual que ocurría con el DORA I, afectarían en todo caso en ejercicios futuros. La Sociedad no espera que se produzcan incumplimientos de los compromisos asumidos en el marco del DORA.

Las condiciones establecidas en este DORA II, por un lado, obligan al operador aeroportuario a ofrecer, entre otros, un servicio de calidad y con la capacidad suficiente para atender a la demanda durante el periodo regulatorio quinquenal y, por otro, le ofrecen la predictibilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo.

En el DORA II se establecen, entre otras medidas, una congelación en las tarifas aeroportuarias de Aena hasta el año 2025, situando las tarifas entre las más competitivas, y se espera que contribuirá a atraer nuevas compañías y a la recuperación del sector del transporte aéreo.

Asimismo, como objetivos vertebradores del documento, están la recuperación del tráfico aéreo, la excelencia en el servicio y el compromiso con la seguridad, la sostenibilidad medioambiental, potenciación de la innovación y digitalización y la eficiencia en la gestión.

Los principales aspectos incluidos en el DORA 2022-2026 son, entre otros:

- Para la determinación de la inversión y las tarifas aplicables, se estima que, para todo el quinquenio, se alcancen los 1.234 millones de pasajeros. El escenario de tráfico contempla una recuperación del tráfico aéreo de 2019 a finales de 2025, principalmente por el incremento del tráfico doméstico y conforme a las proyecciones de escenario base publicadas por Eurocontrol.
- En lo relativo a descuentos comerciales, el DORA 2022-2026 flexibiliza la posibilidad de establecer incentivos comerciales al eliminar el requisito de recabar informe de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) con una propuesta motivada que incluya la opinión de los usuarios. Dadas las circunstancias especiales asociadas a la pandemia de la COVID-19, introduce esquemas de incentivos comerciales extraordinarios, que permitan la recuperación de tráfico y reduzcan las restricciones a la conectividad. También podrán establecerse incentivos comerciales orientados a la mejora de la sostenibilidad medioambiental en los aeropuertos de la red.
- La inversión total reconocida para el periodo del DORA asciende a 2.250 millones de euros, fomentándose y acelerándose las inversiones relativas a digitalización, innovación y sostenibilidad. El nivel medio de inversión anual programada será de unos 450 millones de euros cada año. En el caso de que AENA realice un menor volumen de inversión respecto a la inversión total reconocida en dicho periodo, se ajustará la Base de Activos Regulada inicial del siguiente DORA.
- Determinación del IMAAJ: en la determinación del IMAAJ y sus límites de cada año se tendrá en cuenta que los ajustes aplicables en ejercicios previos no impidan, en su caso, la posibilidad de alcanzar el IMAP previsto en el DORA 2022-2026, conforme al marco establecido en la Ley 18/2014.
- Recuperación de los gastos COVID: en la determinación del IMAAJ anual, conforme a lo dispuesto en la Disposición adicional primera de la Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, la CNMC deberá realizar un análisis y supervisión de los costes en los que se haya incurrido por este concepto en ejercicios precedentes y determinar, en caso de que no hubiese acuerdo entre Aena y las asociaciones representativas de usuarios, la modalidad de su recuperación en el marco de la función de supervisión del procedimiento de consulta anual y ajuste al IMAAJ de las tarifas aeroportuarias de Aena contemplado en el apartado 2 del artículo 10 de su Ley de creación.
- Estándares medioambientales: el ámbito de la sostenibilidad se configura como un eje estratégico de la compañía y ahora se ha visto reflejado en el DORA 2022-2026 mediante unos estándares medioambientales. En este sentido, este documento fija las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena estableciendo unos estándares en materia medioambiental que se articulan a través de 6 indicadores: emisiones absolutas de CO2; eficiencia energética; neutralidad en carbono; agua consumida; niveles de ruido; y residuos no peligrosos valorizados.
- Incentivos comerciales con criterios medioambientales: “como parte de su estrategia de sostenibilidad Aena podrá establecer incentivos comerciales orientados a la mejora de la sostenibilidad medioambiental en los aeropuertos de la red.”

Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, por lo que ha iniciado un proceso que continúa en tramitación en los correspondientes órganos judiciales.

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. Dicho procedimiento ha quedado resuelto el pasado 2 de diciembre de 2021 sin consecuencias para Aena, ni para el Estado español.

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 el Estado Español. Dicho Estado Español continuará teniendo el control de las operaciones de AENA, y sus intereses podrían diferir de los de los demás accionistas.

3.1.5 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 de Aena está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas. En este sentido, la recuperación del tráfico puede verse afectada, como se ha indicado anteriormente, por la evolución de la situación geopolítica (marcada por la incertidumbre del desarrollo de la guerra en Ucrania), el entorno macroeconómico (en un escenario de incremento de la inflación y, en particular, de los precios de la energía) y la aparición de nuevas variantes de la pandemia. A pesar de los acuerdos alcanzados tras la salida del Reino Unido de la Unión Europea, se sigue realizando un seguimiento de los riesgos asociados al Brexit, en particular, los asociados con los cambios en la propiedad y control de las aerolíneas y su regulación, que pudiesen afectar a sus operaciones en la Unión Europea.
- 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.
- Falta de adaptación a requisitos de seguridad sanitaria y su repercusión sobre la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con 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 tanto internas como externas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de estos.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la actividad comercial. Los ingresos comerciales se han visto afectados por el menor volumen de pasajeros y la capacidad de gastos de estos. Adicionalmente, la entrada en vigor de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 ha provocado una reducción de los ingresos comerciales hasta que se recupere el tráfico del año 2019. En un contexto que sigue marcado por la situación de crisis y el empeoramiento del mix de pasajeros, se ha producido un efecto de mayor concentración de operadores comerciales, incrementándose el riesgo de impago y el abandono de contratos. Los cambios de tendencia en el consumo también están afectando al negocio inmobiliario, planteando retos adicionales ligados a la estrategia de desarrollo de las ciudades aeroportuarias.
- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa.
- La Sociedad matriz, 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.
- 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 en un escenario de incremento de costes generalizados, pudieran tener un impacto en las operaciones.
- Riesgo derivado del incremento de la necesidad de inversión planificada así como de incumplimientos de plazos, presupuestos o calidad de las actuaciones contratadas, que afecten a la operativa o rentabilidad de los aeropuertos, o que supongan incumplimiento de las obligaciones del marco regulatorio DORA, consecuencia de actuaciones de terceros (adjudicatarios u organismos públicos) o derivados de la evolución de otros condicionantes externos que pudieran afectar a la ejecución de las actuaciones (aumento de precios de materias primas, energía, materiales de construcción, fallos en la cadena de suministros, nueva regulación medioambiental, etc.).
- La actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación de las adquisiciones, así como derivados del posterior desarrollo de operaciones en terceros países (a través de filiales y participadas) y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas debido al empeoramiento de la situación económica, cambios legales y regulatorios

adversos y/o pérdida de contratos de concesión, entre otros. En concreto, la inversión realizada 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 las sociedades del Grupo sufran 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, expuesto a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa.
- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.
- El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar su actividad y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros.

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. En la Nota 23 de la presente memoria se detallan las provisiones y contingencias derivadas de los anteriores riesgos.

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:

3.2.1 Riesgo de mercado

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:

- Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia) (véase Nota 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).
- 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 2022 se ha registrado una pérdida por importe de 4.476 miles de euros (2021: ganancia de 4.312 miles de euros) por diferencias de cambio asociada a unos préstamos entre compañías del grupo denominados en libras registradas en la cuenta de resultados adjunta, dentro del resultado financiero (Nota 20 y 31).

Para cubrir el riesgo de las inversiones iniciales requeridas para la constitución de la sociedad brasileña BOAB, se han formalizado contratos *currency forward* "NDF" (Nota 12.3.1).

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 de los aeropuertos extranjeros, dado que sus cobros y pagos operativos se producen en la moneda local, se da una cobertura natural de su negocio.

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 flujos de efectivo de tipo de interés variable a tipo fijo, por un importe nocional de 4.195.933 miles de euros para cubrir parte de su exposición a dicha deuda con la matriz ENAIRE, de la cual quedan pendientes coberturas por un nocional de 1.669 miles de euros con vencimiento 15 de diciembre de 2026. 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 2022, el importe total del activo por estas permutas de tipo de interés asciende a 99.184 miles de euros (2021: pasivo por 73.558 miles de euros) (Nota 12).

A 31 de diciembre de 2022 si el tipo de interés de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el resultado antes de impuestos del año habría sido 2.821 miles de euros menor y 2.821 miles de euros mayor, respectivamente (en 2021: 6.645 miles de euros mayor y 6.645 miles de euros menor, respectivamente).

A 31 de diciembre de 2022, si el tipo de interés se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el activo por los derivados de tipos de interés contratados por la Sociedad matriz, habría sido 10.023 miles de euros mayor y 10.023 miles de euros menor, respectivamente (31 de diciembre de 2021: pasivo por 13.647 miles de euros menor y 13.647 miles de euros mayor, respectivamente).

El Grupo, a través de su filial LLAH III, está expuesto a deuda nominada en Libras Esterlinas que está referenciada al SONIA en sus relaciones de cobertura. La totalidad de la deuda a largo plazo referenciada al SONIA GBP, está cubierta por permutas de tipos de interés (SWAPS) cuyo nocional asciende a 80 millones de libras (2021: 80 millones de libras) (véanse Nota 12 y 20).

Como consecuencia de todo ello, la composición de deuda del Grupo por tipos, a 31 de diciembre de 2022 se sitúa en 80 % de deuda a tipo fijo, frente a un 20 % variable (a 31 de diciembre de 2021: 61 % fijo y 39 % variable), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

Adicionalmente, a finales de 2022 la Sociedad matriz ha contratado permutas sobre la electricidad española cotizada en el Mercado Ibérico de la Energía Eléctrica (MIBEL) con objeto de cubrir las presiones inflacionistas que se han venido produciendo en el precio de la electricidad (Nota 12.2.1). A 31 de diciembre de 2022, si el precio de la electricidad se hubiera incrementado o disminuido en 100 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el pasivo registrado al cierre del ejercicio 2022 por importe de 1.162 miles de euros por dichos derivados, habría sido 3.340 miles de euros mayor y 3.340 miles de euros menor, es decir, un activo por 2.178 miles de euros respectivamente).

3.2.2 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 disponer de garantías o, en caso contrario, cobrar 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 2022, 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 280.667 miles de euros (2021: 190.777 miles de euros) y del curso normal del negocio comercial por importe de 490.795 miles de euros (2021: 426.618 miles de euros).

El 5 de marzo de 2011 se publicó 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.

3.2.3 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 3.1.1 de la presente nota, como consecuencia de la excepcional situación provocada por la pandemia, los flujos de caja del Grupo se redujeron significativamente en 2021 respecto a 2019 observándose una importante mejora durante 2021 respecto a 2020 que continúa consolidándose durante 2022 como consecuencia de la recuperación progresiva del tráfico aéreo.

Con objeto de asegurar la disponibilidad de liquidez, el Grupo continúa con el plan de fortalecimiento de su liquidez iniciado durante el comienzo de la pandemia y siendo consecuentes con las dificultades que se dan en la actualidad, derivadas de un momento histórico de enorme incertidumbre derivada del complejo entorno macroeconómico, resultante de una combinación de los posibles efectos relacionados con la pandemia de COVID, la escalada generalizada de las tasas de inflación, el aumento de las tasas de interés y las tensiones geopolíticas. No obstante, unida a la significativa recuperación de la actividad del Grupo, ha tenido un efecto positivo en la generación de caja del Grupo.

En consecuencia, a 31 de diciembre de 2022 el Grupo presenta un fondo de maniobra positivo de 739.026 miles de euros (negativo en 2021: (317.641) miles de euros (datos reexpresados)), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 2.078.853 miles de euros (2021: 90.963 miles de euros (datos reexpresados)), y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos, que ascienden a 1.863.166 miles de euros en 2022 (2021: 280.472 miles de euros, conforme se refleja en el Estado de Flujos de Efectivo consolidado adjunto, y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

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

- **Nueva financiación**

Durante el año 2021, el Grupo continuó con la política de reforzamiento de la liquidez en respuesta a los efectos derivados de la propagación del COVID-19. En este sentido, la Sociedad dominante contrató préstamos a medio y largo plazo por importe de 700 millones de euros. Además, con objeto de reducir el coste financiero, se contrató un préstamo ESG-linked de 500 millones de euros que ha sido destinado a cancelar deuda por el mismo importe en enero de 2022.

Durante 2022, Aena S.M.E., S.A. ha dispuesto de una ampliación de un préstamo por importe de 20 millones de euros y de otro por importe de 150 millones de euros, destinado a la cancelación de préstamos por igual cuantía con objeto de reducir el coste financiero. También ha formalizado un nuevo préstamo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por importe de 14,37 millones de euros.

El 27 de julio de 2022, Aena formalizó una línea de crédito sindicada por 650 millones de euros a un plazo de dos años prorrogable por un año más.

El 21 de diciembre un nuevo crédito sindicado con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) de 800 millones de euros con un primer tramo disponible de 200 millones de euros para la financiación del plan de inversiones contenido en el DORA II 2022-2026.

Aena tiene también disponibles tres préstamos del BEI por importe de 95 millones de euros, 110 millones de euros y 200 millones de euros, y un préstamo ESG-linked de ICO por importe de 250 millones de euros.

Adicionalmente cuenta con una línea de crédito sindicada por importe de 800 millones de euros firmada en 2018 y un programa de ECPS por importe de 900 millones de euros.

◦ **Financiación disponible**

Los vencimientos de los anteriores saldos no dispuestos se detallan a continuación:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
BEI	110	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	200	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	95	Máximo 20 años desde desembolso
ICO	250	7 de octubre de 2031
Línea de crédito sindicado	800	12 de diciembre de 2025
Línea de crédito sindicado	650	27 de julio de 2024 + 1 prórroga 1 año
Total	**2.105**	

El detalle de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de 2022		31 de diciembre de 2021	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	1.410.750	0,43	3.322.617	0,43
Fijo	5.595.926	1,26	4.765.525	1,26
TOTAL	**7.006.676**	**1,04**	**8.088.142**	**0,99**

◦ **Compromisos de cumplimiento de las ratios financieras**

Aena, S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2022 de 4.681 millones de euros (31 de diciembre de 2021 de 5.258 millones de euros, que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras, :

Ratio	2022	2023	2024 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA			
Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros			
Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x

Al cierre del presente ejercicio, la Sociedad cumple con las ratios mencionadas.

La Sociedad dominante cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2022 de 1.435 millones de euros (2021: 1.383 millones de euros). Además, la Sociedad dispone de 655 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos con diversas entidades financieras (2021: 469 millones de euros) y con 1.450 millones de euros disponibles en dos líneas de crédito sindicadas, con vencimiento a largo plazo (Nota 15. Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias de la Sociedad asciende a 31 de diciembre de 2022 a un total de 2.090 millones de euros, a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de hasta 900 millones de euros, de los que al final del año, se encuentran disponibles 900 millones de euros (2021: 900 millones de euros), mencionado anteriormente. Todo ello dota de suficiente liquidez a la Sociedad para afrontar posibles tensiones de caja.

Subgrupo Luton

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 obligado por los contratos de financiación. Dichos *covenants* se establecen con periodicidad semestral conforme a las siguientes ratios: Deuda Financiera Neta/EBITDA y EBITDA / Gastos Financieros.

No obstante, obtuvo de las entidades financieras dispensas temporales (waivers) respecto al cumplimiento de las ratios a 31 de diciembre de 2020. Así mismo, con fecha 30 de junio de 2021 el Grupo Luton alcanzó un acuerdo con las entidades financiadoras extendiendo las dispensas de ratios (waivers) a los periodos del 30 de junio de 2021 y 31 de diciembre 2021 y pactando una ratio modificada a 30 de junio de 2022 en la que se tomó el EBITDA de los últimos 6 meses dividido por 0,44.

Bajo dicho acuerdo, el grupo de financiadores norteamericanos, cuyo saldo de deuda asciende a 110 millones de libras, vio incrementado su cupón anual en 125 pbs durante 2021 y el primer semestre de 2022, hasta que el subgrupo Luton ha recuperado las ratios previstas en los contratos. También recibió una comisión de dispensa (waiver fee) de 10 pbs y el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de libras de liquidez y otros 20 millones de libras adicionales en forma de préstamo. Esta financiación de los accionistas ya se encontraba disponible a 31 de diciembre de 2020, y el compromiso de los accionistas de aportar 20 millones de libras de liquidez fue materializado en julio de 2021.

Las garantías asociadas a los contratos de financiación de Luton vinculan como garantes a las sociedades del subgrupo Luton: London Luton Airport Holdings II Ltd. (LLAH2L), London Luton Airport Holdings I Ltd. (LLAH1L), London Luton Airport Group Ltd. (LLAGL) y London Luton Airport Operations Ltd. (LLAOL), constituyéndose una garantía pignoraticia general sobre sus activos (ver Nota 6.1.9), entre los que se incluyen las acciones de LLAH1L, LLAGL y LLAOL. La garantía podría ser ejecutada por los financiadores en caso de un incumplimiento que implique vencimiento anticipado de la deuda en los términos previstos en los contratos de financiación. La ejecución de las garantías conllevaría la transmisión de la propiedad de todas o parte de las acciones y activos pignorados a otras entidades (entidades financieras o a terceros).

Con la obtención de estas dispensas, y el refuerzo mencionado de la liquidez de Luton, se consideró eliminada la incertidumbre existente al cierre del ejercicio de 2021 sobre su capacidad de continuar como empresa en funcionamiento.

El vencimiento de estos préstamos se producirá entre 2024 y 2029 pero, dada la incertidumbre que existía en este proceso como consecuencia de la situación descrita, a 31 de diciembre de 2021 estas deudas se registraron dentro del pasivo corriente del estado de situación financiera consolidado adjunto por importe de 467 millones de euros (Nota 20.2.2).

A 31 de diciembre de 2022, Luton cumple con las ratios financieras exigidas por las entidades financiadoras por lo que las citadas deudas se reflejan en el pasivo no corriente por importe de 348.021 miles de euros, conforme a su vencimiento a largo plazo.

El detalle de los préstamos del subgrupo Luton por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual 31 de diciembre de 2022 y a 31 de diciembre de 2021, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

Miles de euros	**31 de diciembre de 2022**		**31 de diciembre de 2021**	
	Saldo	**Tasa media**	**Saldo**	**Tasa media**
Variable	-	-	95.206	1,80
Fijo	427.853	3,96	445.178	4,01
TOTAL	**427.853**	**3,96**	**540.384**	**3,61**

El subgrupo dependiente LLAH III tiene disponible la totalidad de la línea de crédito por importe de 80 millones de libras a 31 de diciembre de 2022 (línea de crédito totalmente dispuesta a 31 de diciembre de 2021) y cuenta con un saldo de caja al cierre del ejercicio 2022 de 26.828 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 40.760 miles de euros).

ANB

El 30 de diciembre de 2021 se firmó un préstamo a largo plazo, por importe de 790.982 miles de reales brasileños con el banco Banco do Nordeste do Brasil (BNB), para financiar parte de las inversiones a realizar en los próximos ejercicios requeridas en el contrato de concesión, al que se suma un préstamo a largo plazo formalizado el 31 de marzo de 2022 por un total de 1.048 millones de reales brasileños con el Banco Nacional De Desenvolvimento Econômico E Social (BNDES).

Estos contratos accesorios implican que la totalidad de las acciones de Aeroportos do Nordeste do Brasil SA, así como sus flujos de efectivo (ingresos tarifarios y no tarifarios, indemnizaciones procedentes de pólizas de seguro, y derechos emergentes de cualquier naturaleza derivados del contrato de concesión), quedan en garantía del cumplimiento de los contratos de financiación indicados.

Ambos contratos de financiación están sujetos al cumplimiento de covenants, si bien no suponen un *default* automático sino que imponen determinadas restricciones de la distribución de la remuneración al accionista y la reducción de capital (BNDES) o la obligación de revisar el cronograma de amortización, si el coeficiente fuera inferior a 30%, o de aumentar el saldo de la cuenta de efectivo indisponible, si fuera superior a 70% (BNB):

Ratio	Desde 2022 hasta la fecha de vencimiento, anualmente
EBITDA / (Gastos Financieros + Deuda Financiera) Mayor o igual a:	1,30x
Patrimonio neto/Activos totales Mayor o igual a:	20%
(Resultado neto – Dividendos + amortización y deterioro) / Pago principal deudas	30% < X < 70%

El detalle de los préstamos de ANB por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual a 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de 2022		31 de diciembre de 2021	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	125.179	8,00	11.093	8,44
Fijo	-	-	-	-
TOTAL	**125.179**	**8,00**	**11.093**	**8,44**

En el cierre del ejercicio 2022, ANB ha dispuesto del préstamo con BNB un importe de 389 millones de reales brasileños y del préstamo con BNDES un importe de 310 millones de reales brasileños (54,98 millones de euros al tipo de cambio al cierre de 5,6386 BRL/EUR) y dispone de un saldo en caja de 210,8 millones de reales brasileños (aproximadamente, 37,4 millones de euros al tipo de cambio al cierre).

a) Flujos de efectivo correspondientes a salidas de caja previstas por pasivos financieros

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.

31 de diciembre de 2022	Nota	Valor en libros	2023	2024	2025	2026	2027	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	20	3.624.851	514.364	765.707	396.710	376.402	345.492	1.226.176	**3.624.851**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE	34.5	11.154	11.154	-	-	-	-	-	**11.154**
Préstamos con entidades de crédito AENA	20.2	3.376.983	78.934	1.233.000	780.000	406.667	146.667	731.715	**3.376.983**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA	20.2	8.547	8.547	-	-	-	-	-	**8.547**
Préstamos LLAH III	20.2	351.397	3.376	33.825	20.295	47.354	111.903	134.644	**351.397**
Préstamos con entidades de crédito ANB	20.2	121.609	1.289	2.258	2.258	2.258	2.258	111.288	**121.609**
Pasivos por arrendamientos Aena	20	10.713	5.882	2.517	2.156	50	5	103	**10.713**
Pasivos por arrendamiento LLAH III	20	36.325	3.701	3.881	4.078	4.248	4.386	16.051	**36.345**
Pasivos por arrendamiento ANB	20	259	226	32	2	-	-	-	**260**
Préstamos con accionistas LLAH III	20.2	78.333	-	12.147	66.187	-	-	-	**78.334**
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III	20	755	755	-	-	-	-	-	**755**
Otros pasivos financieros	20	195.511	76.730	9.844	45.483	17.718	15.566	30.170	**195.511**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto)	10 19	635.019	635.019	-	-	-	-	-	**635.019**
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)		-	70.085	59.272	38.233	30.052	22.777	63.270	**283.689**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III		-	15.791	15.129	13.919	12.543	9.310	7.066	**73.758**
Intereses Préstamo participativo LLAH III		-	20.172	4.184	3.794	-	-	-	**28.150**
Total		**8.451.456**	**1.446.025**	**2.141.796**	**1.373.115**	**897.292**	**658.364**	**2.320.483**	**8.837.075**

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2022.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

31 de diciembre de 2021	Nota	Valor en libros	2022	2023	2024	2025	2026	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	20	4.160.162	535.836	514.364	765.707	396.710	376.402	1.573.493	**4.162.512**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE	34.6	10.129	10.129	-	-	-	-	-	**10.129**
Préstamos con entidades de crédito AENA	20.2	3.921.904	630.000	580.000	1.230.000	330.000	406.667	748.963	**3.925.630**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA	20.2	3.737	3.737	-	-	-	-	-	**3.737**
Préstamos LLAH III (**)	20.2	466.760	4.490	-	130.909	21.421	49.983	261.817	**468.620**
Préstamos con entidades de crédito ANB	20.2	10.922	10.922	-	-	-	-	-	**10.922**
Pasivos por arrendamientos Aena	20	15.424	5.457	5.726	2.164	1.881	196	-	**15.424**
Pasivos por arrendamiento LLAH III	20	42.003	3.603	3.901	4.097	4.304	4.484	21.614	**42.003**
Pasivos por arrendamiento ANB	20	409	235	174	-	-	-	-	**409**
Préstamos con accionistas LLAH III	20.2	76.253	-	64.591	11.662	-	-	-	**76.253**
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III	20	931	931	-	-	-	-	-	**931**
Otros pasivos financieros	20	204.510	54.629	9.708	44.229	11.615	37.777	46.553	**204.511**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto)	10 19	-	575.758	-	-	-	-	-	**575.758**
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)		-	68.751	60.929	50.740	34.058	27.333	80.624	**322.435**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III		-	**19.126**	**19.126**	**17.114**	**13.400**	**12.076**	**15.767**	**96.609**
Intereses Préstamo participativo LLAH III		-	6.243	6.113	622	-	-	-	**12.978**
Total		**8.913.144**	**1.929.847**	**1.264.632**	**2.257.244**	**813.389**	**914.918**	**2.748.831**	**9.928.861**

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2021.

(**) Se han detallado los vencimientos contractuales de los pasivos por los préstamos de Luton clasificados en el balance como pasivos corrientes puesto que a cierre del ejercicio 2021 se estaban negociando los coventants establecidos en los contratos de financiación habiéndose obtenido una dispensa temporal (waiver) de los mismos (Nota 20.2).

En la tabla que se muestra a continuación se incluye un análisis de los flujos de efectivo estimados correspondientes a las coberturas de flujos de efectivo de los pasivos detallados anteriormente:

31 de diciembre de 2022	**Valor en libros**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028 y siguientes**	**Total**
Derivados de cobertura - Aena	98.022	30.352	30.886	20.873	15.911	-	-	**98.022**
Derivados de cobertura - Luton	9.410	2.839	2.694	1.426	1.144	773	516	**9.392**
Derivados de negociación - ADI	(49.078)	(49.078)	-	-	-	-	-	**(49.078)**
	58.354	**(15.887)**	**33.580**	**22.299**	**17.055**	**773**	**516**	**58.336**

b) Compromisos de compra de activos fijos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2022 ascienden a 1.442,6 millones de euros aproximadamente (2021: 1.100,1 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar. A continuación, se indica el detalle de los ejercicios de pago de los compromisos de compra de activos fijos:

Vencimiento	**31 de diciembre de 2022**
	(millones de euros)
2023	798,2
2024	362,2
2025	182,5
2026	70,5
2027	23,7
Siguientes	5,5
Total	**1.442,6**

Respecto a la Sociedad matriz, la inversión total asociada a los servicios aeroportuarios para el periodo 2022-2026 en el DORA II asciende a 2.250 millones de euros. Esta inversión no está formalizada ni es exigible en el cierre del ejercicio 2022, con excepción de 448,5 millones de euros correspondientes a compromisos de inversión para el ejercicio 2022-2026 que se incluyen dentro del detalle anterior.

El desglose por tipología de inversión incluida en el DORA para el periodo 2022-2026 es el siguiente:

Tipologia de inversión (millones de euros)	**Total período**	**2022-2026**
Estratégicas	479,16	21,3 %
Normativas	615,9	27,4 %
Relevantes	334,55	14,8 %
Otras inversiones	697,29	31,0 %
Dotación presupuestaria reposición	123,1	5,5 %
Total Período DORA	**2.250**	**100 %**

El DORA 2022-2026 identifica como inversiones estratégicas aquellas necesarias para cumplir con los estándares de capacidad establecidos, así como aquellas que por su alcance tienen un impacto extraordinario en las líneas estratégicas para el segundo quinquenio regulado en materia de sostenibilidad, innovación y eficiencia económica y de procesos. Se consideran especialmente relevantes las actuaciones que en materia de capacidad serán necesarias en futuros periodos regulados pero que es necesario comenzar a lo largo del quinquenio 2022-2026.

Las inversiones reguladas previstas para el próximo quinquenio se centran, en gran medida, en llevar a cabo las actuaciones exigidas por la normativa aplicable, así como en realizar el adecuado mantenimiento de la red de aeropuertos y contribuir a la mejora de la sostenibilidad medioambiental. A la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales, no se identifican dificultades para poder ejecutar las inversiones requeridas.

c) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

Tanto la Sociedad Aena S.M.E., S.A. como la Sociedad AIRM, ceden 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 y siguientes, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Vencimiento	31 de diciembre de 2022
	(miles de euros)
2023	163.485
2024	150.202
2025	126.686
2026	107.484
2027	73.989
Siguientes	49.017
Total	**670.863**

El 3 de octubre de 2021 entró en vigor la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. En su disposición final séptima (DF7) se establece que la Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA) fijada en los contratos se convierte en renta variable en función de la reducción del volumen de pasajeros en cada aeropuerto donde se ubique el local arrendado respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019, hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019.

Dado que la renta pasó a ser variable en función del número de pasajeros hasta que se recupere el tráfico del 2019, se considera que no habrá cobros mínimos por RMGA en cada aeropuerto, hasta que se recupere el tráfico de acuerdo a lo previsto en el DORA II, lo cual explicó la significativa disminución en los cobros mínimos totales en el 2021 respecto al 2020. Sin embargo, la favorable evolución del tráfico aéreo durante el ejercicio 2022 ha hecho que 16 aeropuertos de la Red hayan recuperado y superado el tráfico aéreo del 2019, pasando por tanto su renta a ser nuevamente Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA), lo que vuelve a generar cobros mínimos futuros, al igual que ocurre con las nuevas contrataciones formalizadas en el 2022, donde la mencionada DF7 no les es de aplicación.

A pesar del efecto negativo que ha tenido sobre la liquidez del Grupo la importante reducción en su actividad producida como consecuencia de la pandemia de COVID-19, tanto en 2020 como en 2021 se generaron flujos de caja de explotación positivos. Durante 2022 el flujo de explotación se ha incrementado de forma muy significativa respecto a 2021 conforme se ha ido normalizando el tráfico aéreo. Adicionalmente a los flujos de caja generados por su actividad, tal y como se comenta en la Nota 3.1.5, el Grupo cuenta con liquidez y facilidades crediticias disponibles que le permitirán atender los compromisos de pago de los próximos años detallados anteriormente.

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 de la ratio de endeudamiento. (ver Nota 20).

Adicionalmente, en el marco del Plan Estratégico 2022-2026, el Consejo de Administración de AENA aprobó en su reunión celebrada el pasado 31 de enero de 2023, una política de retribución a los accionistas consistente en la distribución como dividendos de un importe equivalente al 80% del beneficio neto individual anual de cada ejercicio de Aena, pudiendo considerarse la exclusión de partidas extraordinarias. Esta política se aprobó para la distribución de beneficios de los ejercicios 2022 al 2026.

No obstante, el Consejo podrá decidir su modificación si se producen cambios en las circunstancias que se consideren relevantes, en términos de su impacto en los resultados de la Sociedad o en sus necesidades de financiación, y que así se aconseje. Entre otros, se tomarían en consideración cambios en las condiciones macroeconómicas, en el marco regulatorio, en los niveles aprobados de las tarifas aeroportuarias, en la evolución del tráfico aeroportuario, así como la decisión de acometer operaciones corporativas o adquisiciones relevantes.

3.4 Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático

El Grupo está expuesto a los efectos del cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad ambiental como un eje estratégico del Grupo Aena. Los riesgos asociados, diferenciados de acuerdo con las recomendaciones del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) en riesgos físicos o de transición, pueden conllevar una serie de impactos a nivel económico, operativo y reputacional:

- **Riesgos físicos**, derivados de condiciones meteorológicas extremas y desastres naturales como el aumento de temperaturas, frecuencia de olas de calor, precipitaciones extremas, aumento del nivel del mar y el riesgo de inundaciones fluviales o costeras, entre otros. Estos riesgos pueden tener afectación directa sobre las infraestructuras y la operativa de los aeropuertos y, en consecuencia, puede suponer la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo, entre otros aspectos.
- **Riesgos de transición**, entre los cuales se encuentran:
  - **Riesgos tecnológicos,** como consecuencia. principalmente de la sustitución del avión por nuevas tecnologías (productos y servicios existentes con opciones de emisiones más bajas), ha promovido la participación de la Sociedad en proyectos para impulsar la producción SAF (Sustainable Aviation Fuels), la reducción de emisiones en operaciones aeroportuarias (Costos de transición a tecnología de bajas emisiones) y la adaptación de las infraestructuras aeroportuarias a los nuevos requerimientos en sostenibilidad.
  - **Riesgos de mercado,** causados, entre otros, por los efectos de una posible recesión económica derivada de la crisis energética o la pérdida de atractivo para los visitantes..
  - **Riesgos reputacionales,** como consecuencia de la estigmatización del sector y cambios en las preferencias y comportamientos del consumidor, Inversión ESG, o el incumplimiento de los compromisos la Compañía en materia de descarbonización *(por ejemplo, Net Zero en 2040).*
  - **Riesgos regulatorios** derivados principalmente de los siguientes:
    - Posibles implicaciones de lo establecido en el paquete normativo de la Unión Europea “Fit for 55 que persigue una reducción del 55% de los gases de efecto invernadero para el año 2030, como:
      - La extensión de la cobertura y el endurecimiento del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (EU ETS, por sus siglas en inglés European Union Emissions Trading System), endureciendo este mercado de carbono y reduciendo progresivamente los derechos de emisión gratuitos asignados a los operadores de aviación hasta eliminar por completo las asignaciones gratuitas en 2026.
      - Posible cambio del régimen fiscal aplicable a los combustibles, mediante la introducción de un impuesto sobre la energía derivada del queroseno utilizado en la aviación (modificación de la Directiva sobre Fiscalidad de la Energía, DFE), con la posible eliminación de las exenciones en el transporte aéreo (impuestos al queroseno).
      - Reglamento ReFuelEU Aviation para combustibles de aviación sostenibles que obliga a las aerolíneas a consumir un porcentaje cada vez más elevado de combustibles sostenibles (SAF).
    - Aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión o la restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por alta velocidad ferroviaria, que limitaría significativamente la conectividad de medio y largo radio y el desarrollo de *hubs* de los principales aeropuertos.
    - Posibles impactos derivados de la aprobación de marcos, políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas, así como limitaciones parciales o totales a la operativa, la capacidad y el desarrollo necesario de los aeropuertos originadas fruto del incumplimiento de la normativa medioambiental existente o futura.

El impacto que podrían tener estos riesgos, principalmente los regulatorios, en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando las nuevas medidas. Si bien en la actualidad aún no se han aprobado todas las normativas incluidas en el paquete legislativo a nivel ambiental por lo que no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas. Por ese motivo, y para acotar la incertidumbre asociada a la aplicación de estas medidas, en las proyecciones elaboradas por el Grupo se han considerado unos escenarios de previsión con horquillas basadas en niveles de confianza arrojados por los modelos econométricos, que tienen en cuenta estos factores.

Al elaborar las previsiones de tráfico tenidas en cuenta en la realización de los tests de deterioro (ver Nota 8), el Grupo, además de tener en cuenta el entorno macroeconómico previsto, ha analizado los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo, destacando los riesgos relativos al cambio climático. Adicionalmente, ha tenido en

cuenta las proyecciones efectuadas por los principales organismos internacionales del sector aéreo, así, IATA pronostica un crecimiento anual global del número de pasajeros aéreos en el rango de 1,8-4,0 % durante los próximos 20 años.

No obstante, estos posibles reglamentos y leyes suponen, en su caso, riesgos a largo plazo que no han afectado a estas Cuentas anuales consolidadas porque la legislación solo da lugar a obligaciones en los estados financieros una vez promulgada o sustancialmente promulgada, circunstancias que no se dan a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas.

En la preparación de los estados financieros consolidados del Grupo, la dirección ha tenido en cuenta el impacto del cambio climático en el reconocimiento y medición de activos y pasivos, y la evaluación del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática de Aena S.M.E., S.A. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera consolidada del ejercicio.

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. Estas asunciones y estimaciones se basan en su 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 de las estimaciones y asunciones utilizadas, obligando a la modificación de las estimaciones realizadas. En tal caso, el efecto en cuentas anuales consolidadas de las modificaciones que, en su caso, se derivasen de los ajustes a efectuar durante los próximos ejercicios se registraría de forma prospectiva.

No obstante, a la fecha de preparación de las presentes Cuentas anuales consolidadas no se esperan cambios relevantes en las estimaciones a corto plazo, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2022.

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:

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. La estimación del importe recuperable se realiza o bien a partir de proyecciones de flujos de caja a 4 años, más un valor residual calculado tomando en consideración tasas de crecimiento perpetuo o bien a partir de proyecciones de flujos de caja hasta el final de la vida útil del activo si es posible medir con fiabilidad los flujos de caja previstos que va a generar el mismo.

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.

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.

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.

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 y de tipo de cambio asociados a las nuevas inversiones en el extranjero. 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.

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 de cada 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 un impacto sobre los gastos y pasivos futuros por pensiones.

Riesgos derivados del cambio climático

La actividad del Grupo está expuesta a los efectos del cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía. Las medidas relativas a la minimización de los riesgos climáticos se incluyen en el Plan de Acción Climática en el que están previsto el volumen de inversiones incluidas en el DORA 2022-2026.

En la preparación de los Estados Financieros Consolidados del Grupo, la dirección ha tenido en cuenta el impacto del cambio climático en el reconocimiento y medición de activos y pasivos, y la evaluación del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática de la Sociedad matriz Aena S.M.E., S.A., considerando el posible impacto en las proyecciones de tráfico preparadas por el Grupo para el test de deterioro (Nota 8), conforme a lo indicado en la Nota 3.4.

5. Información financiera

5.1 Información financiera por segmentos

El Grupo desarrolla sus actividades de negocios basándose en la siguiente clasificación: .

- **Aeropuertos**: segmento bajo el que se recogen las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos que forman parte de la red nacional detallados en la Nota 1 y que 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 presentes Cuentas Anuales consolidadas.
- **Servicios inmobiliarios**: incluye sustancialmente la explotación por el Grupo de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en dichas terminales.
- **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)**: se corresponde con los ingresos y gastos relacionados con la explotación de este aeropuerto bajo el modelo de concesión de la cual es titular la sociedad dependiente Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (SCAIRM) considerada una unidad generadora de efectivo en sí misma.

- **Internacional:** las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. se corresponden 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). Dentro de este segmento, se presenta información desglosada sobre las operaciones realizadas en el periodo por cada una de las concesiones sobre infraestructuras aeroportuarias ubicadas fuera de España y gestionadas por sociedades dependientes conforme al siguiente detalle:
    - Aeropuerto de London-Luton (LLAHIII).
    - Aeropuertos del Nordeste de Brasil (ANB).
    - Aeropuertos integrantes del bloque SP/MS/PA/MG en Brasil (BOAB).

  Tal y como se indica en la Nota 2.2.1, a la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas está pendiente de firma el contrato de concesión para la prestación de servicios públicos relacionados con la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque SP/MS/PA/MG en Brasil.

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 2022 y 2021, adicionalmente, se considera el EBITDA ajustado, descontando al calculado de la manera explicada anteriormente, el importe de 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 2022 y 2021 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 información financiera por segmentos para los ejercicios 2022 y 2021 es la siguiente (en miles de euros) (las principales altas de los activos no financieros ni por impuestos se corresponden al segmento Aeroportuario y se detallan en las Notas 6 y 7):

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Aeropuertos					Internacional						
31 de diciembre de 2022	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios inmobiliarios**	**Sub Total**	**AIRM**	**ANB**	**BOAB**	**LLAH III**	**Resto Internacional**	**Sub Total Internacional**	**Ajustes (*)**	**Total consolidado**
Ingresos ordinarios-	2.367.379	1.230.540	86.584	3.684.503	11.942	207.522	-	266.566	11.862	485.950	(226)	4.182.169
Clientes externos	*2.367.299*	*1.230.540*	*86.584*	*3.684.423*	*11.942*	*207.522*	-	*266.566*	*11.716*	*485.804*	-	*4.182.169*
Intersegmentos	*80*	-	-	*80*	-		-	-	*146*	*146*	*(226)*	-
Otros ingresos de explotación	44.834	8.784	3.138	56.756	52	29	-	-	79	108	(1.588)	55.328
Total Ingresos	**2.412.213**	**1.239.324**	**89.722**	**3.741.259**	**11.994**	**207.551**	**-**	**266.566**	**11.941**	**486.058**	**(1.814)**	**4.237.497**
Aprovisionamientos	(161.723)	-	-	(161.723)	(1.430)	-	-	-	-	-	124	(163.029)
Personal	(387.570)	(46.987)	(12.016)	(446.573)	(4.466)	(11.186)	-	(50.215)	(2.148)	(63.549)	-	(514.588)
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(2.586)	(16.247)	61	(18.772)	(26)	(36)	-	(474)	-	(510)	-	(19.308)
Bajas de activos financieros	-	(17.285)	(160)	(17.445)	-	-	-	-	-	-	-	(17.445)
Otros gastos de explotación	(889.272)	(223.599)	(18.575)	(1.131.446)	(8.883)	(162.206)	(101)	(108.849)	(3.315)	(274.471)	1.687	(1.413.113)
Amortizaciones	(606.369)	(99.219)	(16.918)	(722.506)	(235)	(9.834)	-	(62.538)	(62)	(72.434)	-	(795.175)
Deterioros de inmovilizado	-	-	159	159	3.842	32.971	-	-	-	32.971	-	36.972
Bajas de inmovilizado	(10.426)	(1.313)	(312)	(12.051)	-	(2)	-	(21)	921	898	(1)	(11.154)
Otros resultados	(54.555)	(2.932)	1.006	(56.481)	(498)	-	-	-	-	-	-	(56.979)
Total gastos	**(2.112.501)**	**(407.582)**	**(46.755)**	**(2.566.838)**	**(11.696)**	**(150.293)**	**(101)**	**(222.097)**	**(4.604)**	**(377.095)**	**1.810**	**(2.953.819)**
EBITDA	**906.081**	**930.961**	**59.885**	**1.896.927**	**533**	**67.092**	**(101)**	**107.007**	**7.399**	**181.397**	**(4)**	**2.078.853**
Deterioros y bajas de inmovilizado	10.426	1.313	153	11.892	(3.842)	(32.969)	-	21	(921)	(33.869)	1	(25.818)
EBITDA ajustado	**916.507**	**932.274**	**60.038**	**1.908.819**	**(3.309)**	**34.123**	**(101)**	**107.028**	**6.478**	**147.528**	**(3)**	**2.053.035**
Resultado de explotación	**299.712**	**831.742**	**42.967**	**1.174.421**	**298**	**57.258**	**(101)**	**44.469**	**7.337**	**108.963**	**(4)**	**1.283.678**
Resultado financiero	(59.156)	(3.237)	(1.445)	(63.838)	(31)	1.995	-	(28.259)	(49.615)	(75.879)	(9.386)	(149.134)
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	-	-	-	-	-	-	-	-	35.065	35.065	-	35.065
Resultado antes de impuestos	**240.556**	**828.505**	**41.522**	**1.110.583**	**267**	**59.253**	**(101)**	**16.210**	**(7.213)**	**68.149**	**(9.390)**	**1.169.609**
Total Activo NIIF	-	-	-	15.449.951	11.966	507.392	33	530.321	162.812	1.200.525	(813.244)	15.849.198
Total Pasivo NIIF	-	-	-	8.393.668	8.236	170.797	97	683.704	339.368	1.193.869	(389.050)	9.206.723

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Aeropuertos					Internacional					
31 de diciembre de 2021	**Aeronáutico**	**Comercial**	**Servicios inmobiliarios**	**Sub Total**	**AIRM**	**ANB**	**LLAH III**	**Resto Internacional**	**Sub Total Internacional**	**Ajustes (*)**	**Total consolidado (**)**
Ingresos ordinarios-	1.283.395	892.881	74.217	2.250.493	4.435	58.140	105.282	10.835	174.257	(1.166)	2.428.019
Clientes externos	*1.283.393*	*892.846*	*74.217*	*2.250.456*	*4.435*	*58.140*	*105.282*	*9.706*	*173.128*	-	*2.428.019*
Intersegmentos	*2*	*35*	-	*37*	-	-	-	*1.129*	*1.129*	*(1.166)*	-
Otros ingresos de explotación	44.684	9.439	6.854	60.977	2.125	-	12.387	216	12.603	(1.193)	74.512
Total Ingresos	**1.328.079**	**902.320**	**81.071**	**2.311.470**	**6.560**	**58.140**	**117.669**	**11.051**	**186.860**	**(2.359)**	**2.502.531**
Aprovisionamientos	(158.003)	-	-	(158.003)	(1.506)	-	-	-	-	1.028	(158.481)
Personal	(357.364)	(42.475)	(10.499)	(410.338)	(4.016)	(7.925)	(35.501)	(2.019)	(45.445)	-	(459.799)
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	1.214	(33.777)	5.100	(27.463)	(893)	(165)	142	-	(23)	-	(28.379)
Bajas de activos financieros	-	(657.274)	(5.871)	(663.145)	-	-	-	-	-	-	(663.145)
Otros gastos de explotación	(632.192)	(136.964)	(16.371)	(785.527)	(5.657)	(33.444)	(50.236)	(2.969)	(86.649)	1.316	(876.517)
Amortizaciones	(605.772)	(96.951)	(16.403)	(719.126)	(7)	(8.780)	(68.454)	(252)	(77.486)	-	(796.619)
Deterioros de inmovilizado	-	-	104	104	1.526	(101.089)	-	-	(101.089)	-	(99.459)
Bajas de inmovilizado	(11.443)	(1.477)	(220)	(13.140)	-	-	(50)	-	(50)	-	(13.190)
Otros resultados	(106.263)	(5.870)	18	(112.115)	(483)	-	-	-	-	-	(112.598)
Total gastos	**(1.869.823)**	**(974.788)**	**(44.142)**	**(2.888.753)**	**(11.036)**	**(151.403)**	**(154.099)**	**(5.240)**	**(310.742)**	**2.344**	**(3.208.187)**
EBITDA	**64.028**	**24.483**	**53.332**	**141.843**	**(4.469)**	**(84.483)**	**32.024**	**6.063**	**(46.396)**	**(15)**	**90.963**
Deterioros y bajas de inmovilizado	11.443	1.477	116	13.036	(1.526)	101.089	50	-	101.139	-	112.649
EBITDA ajustado	**75.471**	**25.960**	**53.448**	**154.879**	**(5.995)**	**16.606**	**32.074**	**6.063**	**54.743**	**(15)**	**203.612**
Resultado de explotación	**(541.744)**	**(72.468)**	**36.929**	**(577.283)**	**(4.476)**	**(93.263)**	**(36.430)**	**5.811**	**(123.882)**	**(15)**	**(705.656)**
Resultado financiero	(54.321)	(5.493)	(1.493)	(61.307)	48.731	583	(27.304)	6.681	(20.040)	(6.802)	(39.418)
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación	-	-	-	-	-	-	-	22.733	22.733	-	22.733
Resultado antes de impuestos	**(596.065)**	**(77.961)**	**35.436**	**(638.590)**	**44.255**	**(92.680)**	**(63.734)**	**35.225**	**(121.189)**	**(6.817)**	**(722.341)**
Total Activo NIIF	-	-	-	15.415.589	8.624	297.669	607.801	104.499	1.009.969	(560.125)	15.874.057
Total Pasivo NIIF	-	-	-	9.573.227	4.894	30.756	787.638	288.915	1.107.309	(371.793)	10.313.637

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

5.2 Desglose de los 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:

	2022	2021 (*)
Servicios Aeroportuarios	**3.597.919**	**2.176.276**
Servicios aeronáuticos	**2.367.379**	**1.283.395**
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	**2.293.529**	**1.232.864**
Aterrizajes	598.456	340.294
Estacionamientos	43.497	61.152
Pasajeros	952.365	512.052
Pasarelas telescópicas	77.114	59.247
Seguridad	338.845	179.346
Handling	93.821	59.715
Carburante	25.291	15.842
Catering	8.456	5.216
Recuperación costes COVID ley 2/2021	155.684	-
Resto servicios aeronáuticos (1)	**73.850**	**50.531**
Servicios Comerciales	**1.230.540**	**892.881**
Arrendamientos	34.559	31.291
Tiendas	90.617	4.151
Tiendas Duty Free	332.928	304.700
Restauración	243.622	201.579
Rent a car	148.391	129.472
Aparcamiento	146.423	76.036
Publicidad	23.704	22.122
Servicios VIP (2)	82.792	29.744
Resto ingresos comerciales (3)	127.504	93.786
Servicios inmobiliarios	**86.584**	**74.217**
Arrendamientos	17.300	14.732
Terrenos	27.538	19.590
Hangares	6.546	7.644
Centros Logísticos de Carga	21.554	18.654
Explotaciones Inmobiliarias	13.646	13.597

(*) Cifras reexpresadas.
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, Dilmaciones y Grabaciones.

Del total de ingresos ordinarios un importe aproximado de 394.840 miles de euros, 334.133 miles de euros y 260.615 miles de euros para el ejercicio 2022 corresponden a tres clientes, respectivamente (tres clientes para el ejercicio 2021: 304.532 miles de euros, 215.453 miles de euros y 197.618 miles de euros, respectivamente). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos.En este sentido, considerando el volumen de los ingresos con dichos clientes frente al total de ingresos, la experiencia histórica y los diversos métodos existentes para garantizar el cobro, no se identifican riesgos relevantes en relación con dichos ingresos.

Durante el ejercicio 2022 se han registrado cobros variables dentro de los ingresos por arrendamiento operativo por importe de 1.201 millones de euros (2021: 601 millones de euros).

5.3 Información geográfica

Los ingresos ordinarios procedentes de clientes externos se distribuyen geográficamente de la siguiente manera (en miles de euros):

País	2022	2021 (*)
España	3.696.750	2.256.046
Brasil	207.522	58.140
Reino Unido	266.566	105.282
México	9.483	7.484
Colombia	1.848	1.067
TOTAL	**4.182.169**	**2.428.019**

(*) Cifras reexpresadas.

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 2022			
País	**I.material**	**A.Intangibles**	**I.Inmobiliarias**	**TOTAL**
España	11.905.870	169.405	133.853	12.209.128
Brasil	212	388.443	-	388.655
Reino Unido	190.119	248.839	-	438.958
Total	**12.096.201**	**806.687**	**133.853**	**13.036.741**

	Ejercicio 2021			
País	**I.material**	**A.Intangibles**	**I.Inmobiliarias**	**TOTAL**
España	12.166.485	152.373	136.728	12.455.586
Brasil	244	195.167	-	195.411
Reino Unido	206.236	289.711	-	495.947
Total	**12.372.965**	**637.251**	**136.728**	**13.146.944**

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

Miles de euros	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021
Activo no corriente	463.290	513.826
Activo corriente	67.031	93.975
Pasivo no corriente	592.014	259.406
Pasivo corriente	91.690	528.232

	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021
Ingresos	266.566	105.282
Resultado de explotación	44.469	(36.430)
EBITDA	107.007	32.024
Resultado financiero	(28.259)	(27.304)
Resultado Bº/(Pª)	9.896	(60.291)
Resultado global del periodo	17.676	(60.467)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	124.157	15.159
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(27.971)	3.286
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	(108.445)	(16.009)

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

Miles de euros	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021
Activo no corriente	456.193	254.948
Activo corriente	51.199	42.721
Pasivo no corriente	126.993	174
Pasivo corriente	43.804	30.582

	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021
Ingresos	207.551	58.140
Resultado de explotación	57.258	(93.263)
EBITDA	67.092	(84.483)
Resultado financiero	1.995	583
Resultado Bº/(Pª)	39.005	(63.415)
Resultado global del periodo	39.005	(63.415)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	38.591	13.544
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(111.561)	(24.013)
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	111.432	(194)

5.4 Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

Además de la información financiera preparada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), la información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la European Securities and Markets Authority (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF-UE.

Las medidas de rendimiento incluidas en este apartado calificadas como MAR y medidas no-NIIF-UE se han calculado utilizando la información financiera del Grupo, pero no están definidas ni detalladas en el marco de información financiera aplicable.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se han utilizado para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo. El Grupo considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE son de utilidad para la Dirección y los inversores puesto que facilitan la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos. Aunque se considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE permiten una mejor valoración de la evolución de los negocios del Grupo, esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera preparada según las NIIF. Además, la forma en que el Grupo Aena define y calcula estas MAR y las medidas no-NIIF-UE puede diferir de la forma en que son calculadas por otras compañías que usan medidas similares y, por lo tanto, pueden no ser comparables.

Las MAR y medidas no-NIIF-UE utilizadas en este documento pueden ser categorizadas de la siguiente manera:

5.4.1 Medidas del rendimiento operativo

EBITDA o EBITDA reportado

El EBITDA ("*Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization*") es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero, el impuesto sobre las ganancias y las amortizaciones. Se calcula como el Resultado de explotación más las amortizaciones. Al prescindir de las magnitudes financieras y tributarias, así como de gastos contables de amortización que no conllevan salida de caja, es utilizado por la Dirección para evaluar los resultados operativos de la compañía y sus segmentos de negocio a lo largo del tiempo, permitiendo su comparación con otras compañías del sector.

En el apartado 5.1 de la presente nota, relativo a la información financiera por segmentos de negocio, se indica que el Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA.

EBITDA ajustado

El EBITDA ajustado se calcula como EBITDA + Deterioros de inmovilizado + resultado por enajenaciones del inmovilizado.

La reconciliación, tanto del EBITDA como del EBITDA ajustado, con los resultados consolidados figuran también en la Nota 5 relativa a la información financiera por segmentos de negocio.

Margen de EBITDA

El Margen de EBITDA se calcula como el cociente del EBITDA entre el total de ingresos y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa y de sus líneas de negocio.

Margen de EBIT

El Margen de EBIT se calcula como el cociente del EBIT entre el total de ingresos. El EBIT ("Earnings Before Interest, and Taxes) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero y el impuesto sobre las ganancias y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa.

OPEX

Se calcula como la suma de Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación y se utiliza para gestionar los gastos operativos o de funcionamiento.

5.4.2 Medidas de la situación financiera

Deuda Financiera Neta

La Deuda Financiera Neta es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía.

Se calcula como el total de la "Deuda Financiera" (Deuda financiera no corriente+ Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado adjunto menos el "Efectivo y equivalentes al efectivo" que también figura en dicho estado de situación financiera.

La definición de los términos que se incluyen en el cálculo es la siguiente:

- *Deuda Financiera*: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:
  - préstamos, créditos y descuentos comerciales;
  - cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;

- cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
- los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y
- cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

Efectivo y equivalentes al efectivo

Definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 "Estado de flujos de efectivo".
Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

Se calcula como el cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo. En el caso de que el período de cálculo sea inferior al anual, se tomará el EBITDA de los últimos 12 meses.

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función de esta ratio de endeudamiento.

La conciliación numérica entre la partida de línea más directamente conciliable, total o subtotal, presentada en los estados financieros y la MAR utilizada se presenta a continuación:

Medidas alternativas de rendimiento (miles de euros y %)	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021 (*)	31 de diciembre de 2020 (*)
EBITDA	**2.078.853**	**90.963**	**666.375**
Resultado de explotación	1.283.678	(705.656)	(140.488)
Amortizaciones	795.175	796.619	806.863
EBITDA AJUSTADO	**2.053.035**	**203.612**	**780.299**
EBITDA	2.078.853	90.963	666.375
Deterioros y bajas de inmovilizado	(25.818)	112.649	113.924
DEUDA FINANCIERA NETA	**6.242.915**	**7.446.347**	**7.030.924**
Deuda financiera no corriente	7.158.001	7.191.948	7.116.554
Deuda financiera corriente	658.437	1.721.196	1.139.248
Efectivo y equivalentes al efectivo	(1.573.523)	(1.466.797)	(1.224.878)
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	**3,0 x**	**81,9 x**	**10,6 x**
Deuda Financiera Neta	6.242.915	7.446.347	7.030.924
EBITDA	2.078.853	90.963	666.375
OPEX	**2.090.730**	**1.494.797**	**1.333.290**
Aprovisionamientos	163.029	158.481	153.987
Gastos de personal	514.588	459.799	456.876
Otros gastos de explotación	1.413.113	876.517	722.427

(*) Datos reexpresados.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

6.1 Inmovilizado Material

6.1.1 Detalle del movimiento habido en el ejercicio

	Nota		Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2022								
Coste o valoración			17.392.313	1.453.473	4.931.345	143.531	813.267	24.733.929
Amortización acumulada			(7.346.947)	(1.054.820)	(3.819.328)	(139.600)	-	(12.360.695)
Deterioro			(109)	(59)	(101)	-	-	(269)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2022			**10.045.257**	**398.594**	**1.111.916**	**3.931**	**813.267**	**12.372.965**
Altas			50.364	29.537	50.518	2.716	367.762	500.897
Bajas			(58.896)	(59.148)	(126.471)	(3.640)	(5.368)	(253.523)
Traspasos	7	6.3	174.901	47.846	222.382	(28)	(444.036)	1.065
Diferencia conversión coste			(13.653)	(2.888)	42	2	(1.148)	(17.645)
Dotación a la amortización			(413.977)	(72.307)	(227.094)	(1.270)	-	(714.648)
Bajas amortización acumulada			17.302	57.243	121.083	3.175	-	198.803
Traspasos	7	6.3	1.343	(87)	(277)	1	-	980
Diferencia conversión amort.			5.442	1.611	(15)	-	-	7.038
Aplicación deterioro			109	38	57	-	-	204
Reversión deterioro	8		-	21	44	-	-	65
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2022			**9.808.192**	**400.460**	**1.152.185**	**4.887**	**730.477**	**12.096.201**
31 de diciembre de 2022								
Coste o valoración			17.545.029	1.468.820	5.077.816	142.581	730.477	24.964.723
Amortización acumulada			(7.736.837)	(1.068.360)	(3.925.631)	(137.694)	-	(12.868.522)
Deterioro			-	-	-	-	-	-
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2022			**9.808.192**	**400.460**	**1.152.185**	**4.887**	**730.477**	**12.096.201**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Nota	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2021							
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 1 de enero de 2021		**10.266.976**	**401.549**	**1.109.915**	**4.559**	**548.678**	**12.331.677**
Altas		111.854	32.550	96.864	535	529.343	771.146
Bajas		(43.110)	(46.007)	(98.057)	(827)	(2.582)	(190.583)
Traspasos	7 6.3	74.639	39.446	141.723	7	(262.631)	(6.816)
Diferencia conversión coste		16.551	3.443	4	-	459	20.457
Dotación a la amortización		(409.420)	(74.871)	(232.899)	(1.165)	-	(718.355)
Bajas amortización acumulada		26.039	43.978	94.126	825	-	164.968
Traspasos	7 6.3	6.521	(512)	217	(3)	-	6.223
Diferencia conversión amort.		(4.793)	(990)	(2)	-	-	(5.785)
Dotación deterioro		-	(1)	(9)	-	-	(10)
Reversión deterioro	8	-	9	34	-	-	43
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2021		**10.045.257**	**398.594**	**1.111.916**	**3.931**	**813.267**	**12.372.965**
31 de diciembre de 2021							
Coste o valoración		17.392.313	1.453.473	4.931.345	143.531	813.267	24.733.929
Amortización acumulada		(7.346.947)	(1.054.820)	(3.819.328)	(139.600)	-	(12.360.695)
Deterioro		(109)	(59)	(101)	-	-	(269)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2021		**10.045.257**	**398.594**	**1.111.916**	**3.931**	**813.267**	**12.372.965**

Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2022 y 2021 se detallan a continuación:

6.1.2 Terrenos y construcciones

Durante el ejercicio de 2022 las principales altas han sido las actuaciones previstas de insonorización de viviendas en el marco del Plan de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de A Coruña, Gran Canaria y Palma de Mallorca; los trabajos relacionados con la ampliación y adecuación del edificio terminal al diseño funcional del aeropuerto de Ibiza y la remodelación de aseos en el aeropuerto de Girona; la construcción de una terraza y reconstrucción de almacenes del aeropuerto de Barcelona; recrecidos en las calles de rodaje A27, A28, A29, A30, A31, KB1, D1, D2, D3, D4, D5, KB2, KC1, KC2, KC3, N1, N2, N3, N4, N5, N6, BN3, G11 y GATE 11, actuaciones de nuevo solado en el edificio T-3 dique norte y la remodelación de la sala Premium en el aeropuerto de Madrid; construcción de la nueva terminal de carga en el aeropuerto de Zaragoza.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido las mejoras funcionales en el Edificio Terminal según diseño funcional en los aeropuertos de Tenerife-Sur y Sevilla; nueva zona de autobuses en el edificio terminal T-4 del aeropuerto de Madrid; construcción del nuevo bloque técnico del aeropuerto de Bilbao; adaptación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (SIEB) a nuevas EDS estándar en el aeropuerto de Menorca; adecuación del área de movimiento del aeropuerto de Asturias; remodelación del edificio Picasso del aeropuerto de Málaga; regeneración del pavimento de la pista de vuelo del aeropuerto de Girona y la remodelación de la galería comercial y sala de embarque en el aeropuerto de Gran Canaria.

Durante el ejercicio de 2021 las principales altas fueron las actuaciones previstas de insonorización de viviendas en el marco del Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de Alicante; los trabajos relacionados con el edificio terminal del aeropuerto de Bilbao; las actuaciones en las calles de rodaje M16, M17, M18, M19, M20, M21, M22, M23 en el aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas; y en el aeropuerto de Málaga Costa del Sol los trabajos relacionados con la calle de salida HW-1 umbral 12 (12-30), así como 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 vio de nuevo retrasada por la

situación de la pandemia del coronavirus. En la sociedad SCAIRM, las altas del ejercicio 2021 se correspondieron, fundamentalmente, con la adquisición de "*dollies*".

Las actuaciones puestas en servicio en 2021 más importantes han sido: la remodelación y ampliación del edificio dique sur en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat; la sustitución de las máquinas EDS3 y la ampliación del SATE y su adaptación al nuevo diseño funcional en el aeropuerto de Palma de Mallorca; y los trabajos de adaptación del edificio T2 a los nuevos procesos de embarque en el aeropuerto de Tenerife Sur.

El Grupo posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2022 y 2021 es el siguiente:

	2022	2021
Terrenos	3.533.225	3.535.875
Construcciones	6.274.967	6.509.382
Total	**9.808.192**	**10.045.257**

6.1.3 Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y otro inmovilizado

Durante el ejercicio de 2022 las adiciones más importantes han sido:

- Adquisiciones de vehículos extintores 6x6 en varios aeropuertos de la red, por ejemplo, en Almería, Asturias, A Coruña, Girona, Granada, Lanzarote y Santiago.
- Balizamientos para las zonas 14R-32L, 18L-36R, edificio terminal T-4 y T-4 satélite, del aeropuerto de Madrid.
- Impresora de tarjetas de embarque para los aeropuertos de Madrid y de Palma de Mallorca.
- Finger T-10, T-11 y T-12 del aeropuerto de Madrid.

Durante el ejercicio de 2021 las adiciones en la red de aeropuertos 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, por ejemplo, en Barcelona, Menorca y A Coruña.
- Nuevas pasarelas de embarque en los aeropuertos de Barcelona y Madrid.
- Nuevos vehículos autoextintores de los aeropuertos de Alicante y Tenerife Sur.

6.1.4 Inmovilizado en curso

En cuanto a las actuaciones en curso destacan el recrecido de pista y adecuación de las calles de rodaje en el aeropuerto de A Coruña; la adaptación de los sistemas de tratamiento de equipajes con los nuevos equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados a la Norma 3 en varios aeropuertos de la red; en el aeropuerto de Madrid, continúan los trabajos en la plataforma de remotos de la T4S; remodelación del área terminal, del edificio procesador y del Módulo A en el aeropuerto de Palma de Mallorca; y recrecido de las calles de rodaje del aeropuerto de Tenerife Norte, así como las inversiones en el Proyecto Curium en el aeropuerto de Luton.

Durante el ejercicio 2021 las principales adiciones de inmovilizado en curso correspondieron a las inversiones en mejoras funcionales en el edificio terminal del aeropuerto de Tenerife Sur; 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, así como las de los sistemas de inspección de equipajes en bodega; en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid Barajas, los trabajos en la plataforma de remotos de la T4S y la nueva zona de autobuses de la T4; y en el aeropuerto de Gran Canaria los trabajos para la ampliación accesos a cabeceras 03R y 03L.

Además de las señaladas en el párrafo anterior, las principales actuaciones que se encontraban en ejecución a 31 de diciembre de 2021 eran: las "Mejoras en el Edificio Terminal según nuevo diseño funcional" en el aeropuerto de Sevilla, y en el aeropuerto de Luton, las inversiones en el Proyecto Curium, cuyo desarrollo se vio pospuesto por la crisis provocada por la COVID-19.

6.1.5 Bajas de inmovilizado material

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2022 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 11.064 miles de euros. Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdida y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos 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 37.369 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 3.703 miles de euros.

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2021 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 13.103 miles de euros. 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 10.036 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 2.289 miles de euros.

6.1.6 Capitalización de intereses

Durante el año, el Grupo ha activado costes por intereses por importe de 2.021 miles de euros correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2021: 973 miles de euros) (Nota 31).

6.1.7 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 2022 y 2021 se ha llevado a cabo conforme al procedimiento descrito en la Nota 8 de la presente memoria consolidada.

6.1.8 Explotaciones conjuntas

El Grupo tiene un convenio con el Ministerio de Defensa para establecer las claves de reparto de costes 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:

	2022	2021
- Activos no corrientes	169.143	174.147
Activos netos	**169.143**	**174.147**
- Ingresos	13.946	12.168
- Gastos	(41.118)	(37.566)
Beneficio/ (pérdida) después de impuestos	**(27.172)**	**(25.398)**

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

6.1.9 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 190.119 miles de euros a 31 de diciembre de 2022 (2021: 206.326 miles de euros), garantizan la deuda bancaria del Grupo London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (Nota 3.2.3).

6.1.10 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 20.1).

6.1.11 Arrendamientos

El Grupo arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial e inmobiliaria. Los ingresos generados por esta linea de negocio aparecen detallados en la Nota 5. El importe aproximado de los elementos de inmovilizado material que son objeto de arrendamiento operativo a 31 de diciembre de 2022 asciende aproximadamente a 1.154 millones de euros (2021: 1.196 millones de euros).

6.2 Activos por derecho de uso

El Grupo tiene formalizados contratos de arrendamiento sobre diversos activos como las construcciones del negocio en el aeropuerto de Luton en el Reino Unido, 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 2022 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 2022	**59.127**	**10.424**	**69.551**
Altas	3.834	83	3.917
Dif de conversión	(1.141)	(498)	(1.639)
Saldo a 31 de diciembre de 2022	**61.820**	**10.009**	**71.829**
Amortización			
Saldo a 1 de enero de 2022	**(29.443)**	**(6.417)**	**(35.860)**
Dotación	(6.938)	(628)	(7.566)
Dif de conversión	389	343	732
Saldo a 31 de diciembre de 2022	**(35.992)**	**(6.702)**	**(42.694)**
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2022	**25.828**	**3.307**	**29.135**

La valoración de estos derechos se presenta en el estado de situación financiera adjunto a 31 de diciembre de 2021 en el epígrafe "*Activos por derecho de uso*". El detalle de su composición es como sigue:

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Activo en uso (NIIF16)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Total
Coste			
Saldo a 1 de enero de 2021	**53.165**	**9.453**	**62.618**
Altas	4.881	106	4.987
Traslado	(201)	201	-
Dif de conversión	1.282	664	1.946
Saldo a 31 de diciembre de 2021	**59.127**	**10.424**	**69.551**
Amortización			
Saldo a 1 de enero de 2021	**(22.136)**	**(5.453)**	**(27.589)**
Dotación	(6.960)	(559)	(7.519)
Dif de conversión	(347)	(405)	(752)
Saldo a 31 de diciembre de 2021	**(29.443)**	**(6.417)**	**(35.860)**
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2021	**29.684**	**4.007**	**33.691**

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.

El test de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias realizado a 31 de diciembre de 2022 y 2021 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 2022	31 de diciembre de 2021
Menos de un año	9.809	9.354
Entre 1 y 5 años	21.355	26.866
Más de 5 años	16.154	21.616
Total	**47.318**	**57.836**

6.3 Inversiones inmobiliarias

El movimiento de las inversiones inmobiliarias durante los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	Nota		2022 Terrenos y Construcciones	2022 Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	2022 Total
Coste:					
Saldo inicial			198.076	3.509	201.585
Altas			355	-	355
Bajas			(234)	(44)	(278)
Traspasos	6.1	7	3.102	-	3.102
Saldo final			**201.299**	**3.465**	**204.764**
Amortización:					
Saldo inicial			(56.400)	(3.436)	(59.836)
Dotación			(5.435)	(47)	(5.482)
Bajas de amortización			205	44	249
Traspasos	6.1	7	(980)	-	(980)
Saldo final			**(62.610)**	**(3.439)**	**(66.049)**
Deterioro:					
Saldo inicial			(5.021)	-	(5.021)
Dotación	8		(11)	-	(11)
Reversión	8		170	-	170
Saldo final			**(4.862)**	**-**	**(4.862)**
Neto:			**133.827**	**26**	**133.853**

	Nota		2021 Terrenos y Construcciones	2021 Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	2021 Total
Coste:					
Saldo inicial			189.265	3.507	192.772
Altas			1.969	-	1.969
Bajas			(229)	-	(229)
Traspasos	6.1	7	7.071	2	7.073
Saldo final			**198.076**	**3.509**	**201.585**
Amortización:					
Saldo inicial			(45.088)	(3.382)	(48.470)
Dotación			(5.238)	(54)	(5.292)
Bajas de amortización			149	-	149
Traspasos	6.1	7	(6.223)	-	(6.223)
Saldo final			**(56.400)**	**(3.436)**	**(59.836)**
Deterioro:					
Saldo inicial			(5.126)	-	(5.126)
Dotación			(15)	-	(15)
Reversión			120	-	120
Saldo final			**(5.021)**	**-**	**(5.021)**
Neto:			**136.655**	**73**	**136.728**

Este epígrafe recoge, principalmente, inmuebles destinados a su explotación en régimen de arrendamiento o cesión de uso (terrenos, oficinas, hangares, naves). En los casos de inmuebles donde una parte de los mismos generan rentas, y otra parte se emplea en la producción, suministro de bienes y servicios o fines administrativos, tales inmuebles se consideran

inversiones inmobiliarias cuando el uso correspondiente a la producción, suministro de bienes y servicios o fines administrativos, sea una proporción insignificante de los mismos.

Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 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 2022 y 2021 el Grupo tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2022 las principales altas en inversiones inmobiliarias se correspondieron con mejoras realizadas en las construcciones inmobiliarias y los traspasos están motivados por el cambio de uso de distintas edificaciones y terrenos.

En el ejercicio 2021 las principales altas en inversiones inmobiliarias se corresponden con la reversión anticipada de una nave en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y con los trabajos realizados en el edificio de aviación general del aeropuerto de Palma de Mallorca.

En 2022 ninguna sociedad del Grupo adquirió construcciones inmobiliarias a otras empresas del grupo o relacionadas, como tampoco lo hizo en 2021.

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 existen inversiones inmobiliarias que están totalmente amortizadas y que siguen en uso, de acuerdo con el siguiente detalle:

	2022	2021
Construcciones inmobiliarias	14.156	14.244
Instalaciones inmobiliarias	2.855	2.865
Total	**17.011**	**17.109**

(*) 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:

	2022	2021
Ingresos derivados de rentas	86.584	70.052
Gastos directos de explotación	(38.724)	(32.433)

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

	2022	2021
Terrenos	388.677	344.263
Construcciones	544.486	518.920
Total	**933.163**	**863.183**

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 2022.

El test de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias realizado a 31 de diciembre de 2022 y 2021 se ha llevado a cabo conforme al procedimiento descrito en la Nota 8 de la presente memoria consolidada.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

7. Activos intangibles

El movimiento de este epígrafe durante 2022 ha sido el siguiente:

	Notas	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 2022									
Coste		376.257	15.116	360.540	1.872	513.444	95.906	83.835	1.446.970
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas		(28.049)	(1.030)	(297.775)	-	(225.605)	(92.297)	-	(644.756)
Dotación deterioro ejercicio		(160.670)	(4.292)	(1)	-	-	-	-	(164.963)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2022		**187.538**	**9.794**	**62.764**	**1.872**	**287.839**	**3.609**	**83.835**	**637.251**
Altas		173	1.395	28.631	-	-	4.485	167.669	202.353
Bajas		(143)	(517)	(4.808)	-	-	(985)	(1.108)	(7.561)
Traspasos	6	11	21.379	18.893	-	-	2.694	(47.144)	(4.167)
Diferencia conversión		42.714	262	41	-	(27.006)	(140)	(3.606)	12.265
Dotación a la amortización		(8.623)	(1.260)	(29.938)	-	(26.764)	(894)	-	(67.479)
Bajas amortización acumulada		81	-	4.764	-	-	985	-	5.830
Diferencia conversión amortización		(1.934)	(13)	10	-	12.898	3	-	10.964
Aplicación deterioro		-	515	1	-	-	-	-	516
Reversión deterioro	8	32.971	3.777	-	-	-	-	-	36.748
Diferencia conversión deterioro		(20.033)	-	-	-	-	-	-	(20.033)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2022		**232.755**	**35.332**	**80.358**	**1.872**	**246.967**	**9.757**	**199.646**	**806.687**
A 31 de diciembre de 2022									
Coste		419.012	37.635	403.297	1.872	486.438	101.960	199.646	1.649.860
Amortización acumuladas		(38.525)	(2.303)	(322.939)	-	(239.471)	(92.203)	-	(695.441)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas		(147.732)	-	-	-	-	-	-	(147.732)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2022		**232.755**	**35.332**	**80.358**	**1.872**	**246.967**	**9.757**	**199.646**	**806.687**

El movimiento de este epígrafe durante 2021 fue el siguiente:

	Notas	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 2021									
Coste		414.670	6.391	311.243	1.872	479.891	95.315	71.488	1.380.870
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas		(21.799)	(606)	(272.716)	-	(181.777)	(91.887)	-	(568.785)
Dotación deterioro ejercicio		(103.994)	(5.785)	(1)	-	-	-	-	(109.780)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2021		**288.877**	**-**	**38.526**	**1.872**	**298.114**	**3.428**	**71.488**	**702.305**
Altas		70	193	33.950	-	-	146	37.889	72.248
Bajas		(42.053)	-	(94)	-	-	(291)	(744)	(43.182)
Traspasos		2	8.441	15.426	-	-	735	(24.861)	(257)
Diferencia conversión	6	3.568	91	15	-	33.553	1	63	37.291
Dotación a la amortización		(8.760)	(420)	(25.153)	-	(30.419)	(701)	-	(65.453)
Bajas amortización acumulada		2.700	-	94	-	-	291	-	3.085
Diferencia conversión amortización	6	(190)	(4)	-	-	(13.409)	-	-	(13.603)
Dotación deterioro intangible		(101.089)	(130)	-	-	-	-	-	(101.219)
Aplicación deterioro		39.347	-	-	-	-	-	-	39.347
Reversión deterioro		-	1.623	-	-	-	-	-	1.623
Diferencia conversión deterioro		5.066	-	-	-	-	-	-	5.066
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2021		**187.538**	**9.794**	**62.764**	**1.872**	**287.839**	**3.609**	**83.835**	**637.251**
A 31 de diciembre de 2021									
Coste		376.257	15.116	360.540	1.872	513.444	95.906	83.835	1.446.970
Amortización acumuladas		(28.049)	(1.030)	(297.775)	-	(225.605)	(92.297)	-	(644.756)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas		(160.670)	(4.292)	(1)	-	-	-	-	(164.963)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2021		**187.538**	**9.794**	**62.764**	**1.872**	**287.839**	**3.609**	**83.835**	**637.251**

El Activo Intangible aumenta en 169 millones de euros como consecuencia, principalmente, del incremento en la inversión realizada durante el ejercicio en Brasil y que se encuentran en su mayoría en curso a 31 de diciembre de 2022.

Las principales adiciones del ejercicio 2022 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, entre los que destacan el equipamiento hiperconvergente Windows y Linux y la reingeniería y automatización de procesos. En el ejercicio 2021 en esos mismos epígrafes las principales adiciones correspondieron al nuevo portal de innovación y la integración de los clubs de fidelización.

En la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A se han desarrollado las actividades de ingeniería para ejecutar obras requeridas por el contrato de concesión correspondientes a los hitos del proyecto con finalización prevista para el ejercicio 2023 y que se encuentran registradas, principalmente, en el epígrafe de “Inmovilizado intangible en curso” en un importe de 144 millones de euros: obras de ampliación de capacidad y mejora de equipamientos de seguridad física y operacional y obras de mejora en los 6 aeropuertos, consistentes, principalmente, en el suministro de instalaciones complejas, como el

sistema de tratamiento de equipajes, pasarelas de embarque y equipos de seguridad (2021: la renovación de baños públicos y sistemas de climatización, y acciones de mejora en la señalización, iluminación y accesibilidad de los edificios terminales).

El epígrafe "Otro inmovilizado intangible" recoge, principalmente, los planes directores de los aeropuertos.

En el caso de las concesiones de las sociedades Aeroportos do Nordeste do Brasil y SCAIRM, 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.

Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2022 y 2021 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	2022	2021
Obras e instalaciones en la infraestructura	125.545	6.121
Aplicaciones informáticas	38.450	40.454
Otro inmovilizado intangible	35.651	37.261
Total	**199.646**	**83.836**

Durante el ejercicio 2022 se han activado un total de 32 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2021: 4 miles de euros) (Nota 31).

7.1 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), así como los once aeropuertos del Bloque SP/MS/PA/MG (Congonhas - São Paulo, Campo Grande, Corumbá, Ponta Porã, Maestro Wilson Fonseca – Santarém, João Corrêa da Rocha – Marabá, Carajás – Parauapebas, Altamira, Ten. Cel. Aviador César Bombonato – Uberlândia, Mário Ribeiro - Montes Claros, Mario de Almeida Franco – Uberabel), 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 dominante paga un canon anual de 39.000 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 dominante 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 82.000 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 se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 (véase 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 y 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 Nota 2.22 y 30).

Tal y como se indica en la Nota 8, el pasado 17 de noviembre de 2021 se formalizó un acuerdo de recuperación sostenible del aeropuerto de Luton con Luton Borough Council, que parte del mecanismo de Special Force Majeure (SFM) recogido en el contrato de concesión, y cuyo acuerdo final contempla una reducción del canon de concesión por valor de 45 millones de GBP (hasta el año 2023), una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032), así como un acuerdo sobre otras cuestiones de carácter medioambiental y económico-social con valor para ambas partes

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 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:

- 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.
- 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.
- Antes de la puesta en servicio del Aeropuerto, la Concesionaria propuso 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.

El pasado 27 de diciembre de 2021 se formalizó la adenda al contrato de concesión conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia de 17 de noviembre de 2021, por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la "Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia", quedando modificados parte de los términos relevantes del acuerdo en base a los cuales se establecen mecanismos de compensación basados, principalmente, en una transformación de los cánones fijos a pagar en variables en función del tráfico aéreo que serán revisables periódicamente (Nota 8.3).

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).

Tal y como se explica en la Nota 8, el 14 de diciembre de 2021 ANAC aprobó la petición de reequilibrio del acuerdo de concesión para el año 2021 como consecuencia de la pandemia. El importe del desequilibrio en el periodo citado ascendió a 69,7 millones Reales Brasileños (11,0 millones de euros al tipo de cambio de 31 de diciembre de 2021) antes de impuestos. Una vez finalizado el proceso de aprobación del reequilibrio 2021, ANB ha iniciado el proceso de solicitud de reequilibrio del ejercicio 2022, en el cual entiende que le asisten los mismos derechos al continuar prevaleciendo circunstancias similares a las del ejercicio 2021. Así, en diciembre de 2022 se ha presentado solicitud de reequilibrio basada en una estimación de EBITDA de cierre del ejercicio, con metodología de cálculo, importe y condiciones de reequilibrio similares a los de los ejercicios 2020 y 2021.

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

El Grupo ha procedido a la realización test de deterioro en aquellas UGEs en las que las circunstancias descritas podrían tener un mayor impacto a pesar de la recuperación generalizada del tráfico aéreo así como en las UGEs deterioradas en el cierre del ejercicio anterior y para los activos a los que la norma contable exige comprobar anualmente el valor recuperable con independencia de la existencia de cualquier indicio de deterioro del valor.

Los resultados del test de deterioro llevado a cabo a 31 de diciembre de 2022, son los siguientes:

	A 31 de diciembre de 2022	
UGE	**Deterioro Dotación / (Reversión)**	**Valor recuperable**
Servicios inmobiliarios	(159)	933.163
SC AIRM	(3.841)	32.888
ANB	(32.972)	359.235
Total	**(36.972)**	

(*) Solo se indica el valor recuperable en los casos en los que se ha dotado o revertido deterioro.

Los resultados del test de deterioro que ha realizado el Grupo sobre sus UGEs a 31 de diciembre de 2021 se muestran a continuación (en miles de euros):

	A 31 de diciembre de 2021	
UGE	**Deterioro Dotación / (Reversión)**	**Valor recuperable**
Servicios inmobiliarios	(104)	863.183
SC AIRM	(1.526)	1.619
ANB	101.089	179.947
Total	**99.459**	

(*) Solo se indica el valor recuperable en los casos en los que se ha dotado o revertido deterioro.

Las hipótesis sobre la evolución del tráfico aéreo continúan siendo aspectos clave en la elaboración de los diferentes escenarios del test de deterioro.

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 Deloitte en el cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 y a 31 de

diciembre de 2021, sin existir en ningún caso discrepancias significativas entre las hipótesis consideradas por el Grupo y las hipótesis o estimaciones de los expertos independientes.

A continuación, se detallan las principales premisas e hipótesis utilizadas para la elaboración de los test de deterioro realizados para cada una de las unidades generadoras de efectivo del Grupo, los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas.

8.1 UGE "Red de aeropuertos de Aena"

Durante el ejercicio 2022, el tráfico de la red nacional de aeropuertos ha alcanzado el 88,6% del tráfico de 2019 y los resultados económicos-financieros muestran una sustantiva mejoría, por lo que los efectos negativos de la pandemia parecen haber sido superados. Así queda también plasmado en las proyecciones de negocio reflejadas en el plan estratégico de la Sociedad publicado el pasado 16 de noviembre de 2022, en el que se proyecta la visión de futuro de la compañía y se marcan una serie de objetivos asociados, entre otros, a la actividad aeronáutica, comercial, internacional, al desarrollo de las ciudades aeroportuarias, y a la sostenibilidad.

Dadas las circunstancias descritas, el Grupo considera que no existen indicios de deterioro para la UGE formada por la red nacional de aeropuertos. Si bien, de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 2.8, y, dado que existen activos intangibles que aún no están disponibles para su uso , la Sociedad ha efectuado el test de deterioro de los activos intangibles no amortizados conforme al procedimiento indicado a continuación.

8.1.1 Descripción del escenario base

Las principales premisas empleadas en el escenario base utilizado para el cálculo del valor recuperable del test de deterioro para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 han sido las siguientes:

Tráfico

Aena ha considerado para el escenario base del test de deterioro, el aprobado en el plan estratégico, tomando como referencia el mismo periodo temporal de cuatro años.

En diciembre de 2022, IATA ha actualizado sus previsiones para 2023 en relación a los volúmenes de tráfico para Europa, estimando una recuperación en torno al 88,7% en 2023 respecto a los volúmenes de 2019. Por su parte, ACI Europa en diciembre 2022 ha publicado que, para la red de aeropuertos europeos, los volúmenes de pasajeros en 2023 se situarán en un 91% respecto a los niveles del 2019, estimando una recuperación total en 2025. Debido al alto grado de incertidumbre consecuencia de la situación económica y geopolítica actual, la Sociedad dominante ha considerado mantener proyecciones de tráfico más prudentes a las publicadas por los organismos oficiales.

Este escenario de tráfico tiene en cuenta, además del entorno macroeconómico previsto, un análisis de los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo en la coyuntura actual, tanto a nivel global, como los propios del sector. Entre los principales factores de riesgo analizados estarían, entre otros:

- La propia evolución de la pandemia, los cambios de hábito estructurales, la programación por parte de las compañías aéreas;
- El entorno macroeconómico: a pesar de que los principales organismos económicos, como el Banco de España o el Fondo Monetario Internacional revisaron al alza sus estimaciones de crecimiento del PIB con respecto a las dadas en el primer semestre de 2022, han recortado las previsiones correspondientes a 2023 tanto para España como para Europa como consecuencia de la subida generalizada en los precios. Aunque las perspectivas a corto plazo de las compañías aéreas son optimistas para los años 2023 y 2024 al ser considerado España como un destino seguro, tendencia que se ha puesto de manifiesto durante el ejercicio 2022, lo cierto es que hay gran incertidumbre debido a la coyuntura actual en la que la demanda podría verse afectada por una menor renta disponible;
- La competencia con otros modos de transporte como el AVE por la entrada en servicio de nuevos corredores y la liberalización del sector ferroviario;
- El momento histórico de gran tensión geopolítica, agravado por la invasión rusa de Ucrania, a lo que habría que añadir, entre otros factores de riesgo, las confrontaciones económicas entre las principales potencias mundiales (EEUU y China) que ha supuesto la desaceleración de la economía china;
- El posible impacto de medidas en materia de cambio climático: gran parte de los países de la UE están comprometidos, a partir de los distintos acuerdos en materia ambiental y de reducción de emisiones en particular, con una salida verde de la crisis. Las disminuciones en los ingresos esperados relacionados con cambios

en el comportamiento de los clientes o los costes anticipados necesarios para cumplir con los compromisos de emisiones cero, son aspectos que pueden afectar a la rentabilidad esperada de los activos de una compañía. En particular, estos compromisos tienen reflejo en distintas iniciativas que afectan al sector del transporte aéreo, sobre el cual se encuentra el foco en lo que respecta a las medidas a adoptar (ver Nota 3.4).

- Posible reestructuración de mercado con el cese de operaciones en algunas compañías y la posibilidad de compras o fusiones. Por otro lado, el incremento de los precios del combustible impactará en mayor o menor medida a las compañías aéreas.
- Cambios de hábito estructurales como consecuencia del avance tecnológico, el teletrabajo y las conferencias, lo que podría suponer bien un riesgo por el descenso en los viajes de negocio; o una oportunidad por la deslocalización de los empleados y negocios y la necesidad de viajes para visitas presenciales.

Proyecciones financieras

El Grupo ha realizado los cálculos de valor recuperable como el valor en uso a 31 de diciembre de 2022, sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por el Plan Estratégico del Grupo para el periodo 2022-2026, cumpliendo con la premisa del Grupo que tradicionalmente utiliza un período de proyección de cuatro años para esta UGE, salvo en los test de deterioro realizados en los dos años anteriores en los que como consecuencia de la situación excepcional generada por la pandemia del COVID-19 y con el objetivo de utilizar un plazo que permitiera alcanzar un volumen normal de actividad en el modelo del test de deterioro, el horizonte temporal fue ampliado.

En la elaboración de las proyecciones financieras, el Grupo se ha basado en las previsiones de los organismos internacionales respecto a la evolución del tráfico aéreo y se ha tenido en cuenta la experiencia histórica de la entidad para estimar el resto de variables teniendo en cuenta el volumen de tráfico.

Las proyecciones de flujos de efectivo a partir del quinto 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 para el escenario base son:

- El tráfico de pasajeros, en el que se han contemplado los escenarios publicados en su Plan Estratégico 2024-2026.
- La variación de las tarifas de servicios aeroportuarios ha sido calculada por tipo de prestación, en función de variaciones de tráfico y de tarifa. En el escenario base se ha considerado, según el modelo regulatorio aprobado por el DORA 2022-2026.
- Nivel de inversiones conforme a las inversiones planificadas y a la inversión regulada en el período 2022-2026, con escasa dependencia del nivel de tráfico, puesto que las principales inversiones de este período no están vinculadas a un incremento de la capacidad de las instalaciones.
- Los costes operativos (OPEX) crecen ligeramente por encima de la inflación (estimada en un 2% anual a partir de 2023), debido a cierta variabilidad con los incrementos de tráfico, aun considerando eficiencias en los mismos y las necesidades operativas identificadas por Aena durante el período de evaluación.
- 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 consecuencia de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 y de los acuerdos alcanzados con algunos arrendatarios. La ratio de ingresos comerciales por pasajero retornaría a niveles prepandemia hacia 2024, manteniéndose en valores similares durante los años siguientes.

– Tasas de descuento y de crecimiento a perpetuidad:

	31 de diciembre de	
	2022	2021
Tasa de crecimiento a perpetuidad	1,5 %	1,5 %
Tasa de descuento antes de impuestos (WACC pre-tax)	9,2 %	9,1 %
Tasa de descuento después de impuestos (WACC post-tax)	6,9 %	6,8 %

Como se observa, los tipos de descuento utilizados apenas han variado en 2022 respecto a 2021, a pesar de la notable evolución al alza durante 2022 de la rentabilidad del bono soberano español a 10 años. A este respecto, hay que señalar que los bajos tipos de interés imperantes en 2021 eran derivados principalmente del impacto de las políticas monetarias expansivas (usualmente denominadas "quantitative easing" o "QE") implementadas por los distintos bancos centrales para combatir, entre otros, los efectos económicos derivados del COVID-19. Para eliminar los efectos del atípico escenario descrito, tanto en 2021 como en 2022 se ha realizado un ejercicio de normalización, tomando como referencia la rentabilidad media del bono español a 10 años desde la introducción del euro hasta el 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2022, respectivamente, por lo que los valores resultantes son muy similares en ambos ejercicios.

8.1.2 Conclusiones y análisis de sensibilidad

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo efectuó el test de deterioro sobre el escenario base con las premisas y variables descritas anteriormente, no identificando impactos en los estados financieros consolidados.

Adicionalmente, el Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro, a través de variaciones dentro de un rango razonable, 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 pesimista al escenario base, en el que la recuperación del tráfico de 2019 se produciría en torno a 2025. En el escenario más optimista, la recuperación del tráfico se produce en 2024. Para cada escenario las previsiones de tráfico para 2023 serían: para el escenario medio o base en 2023 se alcanzaría el 92,4% del tráfico registrado en 2019; en el escenario optimista el 97%; y en el escenario más pesimista el tráfico del 2023 sería del 87,4%.
- Los ingresos comerciales se consideran en cada escenario teniendo en cuenta el tráfico previsto, así como la reducción de rentas de arrendamientos consecuencia de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021 y de los acuerdos alcanzados con algunos arrendatarios.

Las variaciones del valor en uso respecto del resultante del escenario base mencionado anteriormente se muestran a continuación:

	CMPC D.I. (WACC post-tax)			Tasa de crecimiento a perpetuidad (g)		
Miles de euros	**5,9 %**	**6,9 %**	**7,9 %**	**0,5 %**	**1,5 %**	**2,5 %**
Escenario PAX pesimista	3.988.095	(1.761.625)	(5.700.731)	(5.088.567)	(1.761.625)	3.077.562
Escenario Base	6.139.106	-	(4.206.309)	(3.551.380)	-	5.165.644
Escenario PAX optimista	8.609.295	2.012.074	(2.508.319)	(1.803.930)	2.012.074	7.562.626

Como resultado de estos análisis de sensibilidad realizados a 31 de diciembre de 2022, se pone de manifiesto que no se presentan riesgos significativos asociados a variaciones razonablemente posibles de las hipótesis. Por tanto, la Dirección considera que, dentro de los rangos mencionados, no se producirían correcciones por deterioro en ninguna de las situaciones anteriormente mencionadas.

8.2 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 2022, tal y como hizo también para el 31 de diciembre de 2021, 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 y del complejo entorno macroeconómico.

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.

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

	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021
Terrenos	388.677	344.263
Construcciones	544.486	518.920
Total	**933.163**	**863.183**

Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 31 de diciembre de 2022 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el segmento inmobiliario, ha resultado una dotación de deterioro por un importe de 11 miles de euros 2021: 2 miles de euros), así como una reversión parcial de los deterioros de edificaciones y terrenos inmobiliarios por un total de 170 miles de euros (2021: 106 miles de euros), por lo que se ha obtenido un resultado positivo de 159 miles de euros (2021: 104 miles de euros).

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

El Grupo ha procedido a realizar el test de deterioro de esta UGE puesto que la misma se encontraba deteriorada en el cierre del ejercicio 2021. El importe recuperable de la inversión en la UGE constituida por la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia se estima como el valor en uso a 31 de diciembre de 2022 sobre la base de las proyecciones financieras elaboradas por la Dirección para todo el período concesional, consideradas como "escenario base" para la realización del test de deterioro.

8.3.1 Descripción del escenario base

El cálculo del valor en uso a 31 de diciembre de 2022, al igual que a 31 de diciembre de 2021, ha considerado el efecto de los mecanismos de reequilibrio establecidos en la adenda al contrato formalizada el 27 de diciembre de 2021, tal y como se describe con más detalle en la memoria de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 31 de diciembre de 2022 son las siguientes:

Tráfico

Se ha considerado como escenario base la recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en 2024, con un nivel de tráfico para 2022 de un 75% respecto al tráfico de 2019, y con crecimientos respecto al tráfico previsto para 2022 en 2023, 2024 y 2025 del 13%, 31% y 43%, respectivamente. Dada la alta concentración de tráfico procedente de Reino Unido en este aeropuerto, la recuperación del tráfico en 2024 es consistente con las previsiones de los principales Organismos internacionales, como IATA, para el mencionado mercado.

El escenario de tráfico propuesto se ha generado aplicando la traslación directa de las hipótesis de la Oferta en términos de potencial de desarrollo de nuevas rutas y tasa de crecimiento acumulativo (tasa promedio de crecimiento en términos anuales durante un período de tiempo –CAGR-) con un desplazamiento de 8 años:

- 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%).

Las hipótesis consideran que se produce una disminución de 19 millones de pasajeros durante el período de la concesión en comparación con los contemplados en la Oferta presentada inicialmente, cuando se formalizó el acuerdo de concesión (42,4 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 606,5 millones de euros durante todo el período de la concesión (2019-2043). La disminución de ingresos totales, con respecto a los ingresos contemplados en la Oferta, es de unos 223,2 millones de euros.

- Gastos operativos: la variación de los gastos operativos respecto a la Oferta es relativamente pequeña, alrededor de 2 millones de euros menos, debido a un alto componente de gastos fijos independientes del tráfico.
- Las tarifas estimadas para la Sociedad concesionaria parten del modelo regulatorio aprobado para el DORA 2022-2026 aplicable para Aena. Por ello, la variación de las tarifas de servicios aeroportuarios en el escenario base ha considerado un incremento del 0% para 2023 y en 2024, 2025 y 2026 similar a la prevista en la Red Nacional de Aeropuertos. A partir de 2027 se hace hipótesis de crecimiento del 1%, puesto que, al igual que en las hipótesis planteadas para la Red Nacional de Aeropuertos de Aena, desde dicho año la Disposición Transitoria 6ª de la Ley 18/2014 permite incrementos de tarifa superiores al 0%, salvo en 2034, cuando se estima que el aeropuerto tendrá más de 2 millones de pasajeros anuales lo que permitirá que cambie su categoría tarifaria del Grupo 4 al Grupo 3, habiendo estimado un incremento puntual de tarifa para este año sensiblemente superior.
- Tasas de descuento:

	31 de diciembre de	
	2022	**2021**
Tasa de descuento antes de impuestos (WACC pre-tax)	11,7 %	11,5 %
Tasa de descuento después de impuestos (WACC post-tax)	8,8 %	8,6 %

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. Los motivos de la variación poco significativa entre la WACC empleada en ambos ejercicios es la misma que la indicada anteriormente para la UGE de la red nacional de aeropuertos.

8.3.2 Conclusiones y análisis de sensibilidad

Como resultado del test practicado sobre el escenario base, se ha obtenido un valor recuperable de 32.888 miles de euros y, por tanto a 31 de diciembre de 2022, se ha procedido a revertir la totalidad del deterioro neto del inmovilizado por importe de 3.841 miles de euros (2021: dotación por importe de 1.526 miles de euros) (Nota 3.1.3), importe que figura en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias consolidada adjunta.

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: 2022-2027: 0%; Desde 2027: +/-2 p.p.

Las variaciones en el valor en uso resultante en el escenario base y del análisis de las sensibilidades descritas se muestran a continuación:

	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
Miles de euros	**7,8 %**	**8,8 %**	**9,8 %**
Tarifas -2%	(12.877)	(15.633)	(18.055)
Escenario Base	4.647	-	(4.066)
Tarifas +2%	20.919	14.480	8.858

8.4 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. El contrato de concesión de servicios de 30 años de duración fue firmado por la dependiente Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (en adelante, "ANB"), inició en octubre 2019, y el inicio de la operación de los 6 aeropuertos dio comienzo entre enero y marzo de 2020, coincidiendo con la llegada de la pandemia provocada por el COVID.

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 ha sido reflejado en las Cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022 y 2021 conforme al modelo del activo intangible

Al cierre del ejercicio 2021 esta UGE se encontraba deteriorada en 160,7 millones de euros. El Grupo ha procedido a realizar el test de deterioro de esta UGE puesto que se han producido cambios en las circunstancias derivadas de un aumento en las proyecciones de inflación (que mejoraron las proyecciones de flujos de efectivo futuros) y la reducción del coste de las inversiones así como el aumento de la tasa de descuento, y que indican la existencia de indicios de reversión de deterioro.

En cuanto al importe recuperable de esta inversión, el Grupo lo estima el importe recuperable como el valor en uso a 31 de diciembre de 2022 sobre la base de las proyecciones financieras realizadas por la Dirección para todo el período concesional, hasta el año 2049, consideradas como "escenario base" para la realización del test de deterioro. 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 (tipo de cambio de cierre: 31 de diciembre de 2022: 5,6386 RB$/EUR).

8.4.1 Descripción del escenario base

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 31 de diciembre de 2022 son las siguientes:

Se adopta el escenario más probable estimado por la Dirección de ANB para las propuestas y los efectos previstos de la compensación del reequilibrio de la concesión vía tarifas, descritos en la Nota 3.1.3.

Tráfico

Por la experiencia desde el inicio de la pandemia hasta ahora, se comprueba que la sensibilidad del tráfico aéreo en los aeropuertos de ANB a los efectos de la pandemia ha sido mucho menor que en el caso de Europa. De hecho, 2022 ha cerrado habiendo superado levemente (0,1%) el tráfico del ejercicio 2019.

En lo que respecta al tráfico, se ha considerado un aumento del tráfico del 11% sobre los niveles de 2019 en el año 2023. El escenario base implica un número de pasajeros durante todo el periodo concesional de 880 millones de pasajeros, un descenso del 22% sobre el número de pasajeros contemplado en la oferta (1.123 millones de pasajeros).

Tasa de descuento

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo ha sido del 13 %, ligeramente superior a la empleada en el test de deterioro al cierre del año 2021 (12,9%), y se corresponde con el Coste Medio Ponderado del Capital después de impuestos (CMPC DI) 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. El correspondiente Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos asciende a 19,7 % (2020: 19,5 %).

Como se observa, los tipos de descuento utilizados apenas han variado en 2022 respecto a 2021, a pesar de la notable evolución al alza durante 2022 de la T.I.R del bono soberano de Brasil a 10 años.

A este respecto, dada la elevada volatilidad de la TIR del bono brasileño y la inestabilidad actual de los mercados financieros locales, en la determinación de la tasa libre de riesgo para 2022 se ha realizado un ejercicio de normalización basado en la rentabilidad media del bono de Estados Unidos a 20 años años en los últimos años 20 años recogiendo la volatilidad de un ciclo económico completo, incorporando posteriormente una prima de riesgo país para Brasil en base a datos de mercado del "Credit Default SWAP" a 10 años entre Estados Unidos y Brasil a 31 de diciembre de 2022. Este enfoque dota de mayor estabilidad a la estimación por lo que los valores resultantes son muy similares en ambos ejercicios.

El resto de parámetros constitutivos del cálculo de la tasa de descuento no ha experimentado variaciones significativas.

Proyecciones financieras

Los principales supuestos que afectan a los flujos de efectivo de la Sociedad concesionaria son la curva de demanda de pasajeros, la variación de tarifas, los ingresos comerciales, el nivel de inversiones y los costes operativos. Se han utilizado las previsiones contenidas en el último Plan de negocio elaborado por la Dirección, el cual presenta como principal variación significativa el coste de las inversiones con respecto al empleado en el test de deterioro del ejercicio 2021. Así, el coste de las inversiones que se van a ejecutar en el periodo 2022 a 2027 es del entorno del 2,6% inferior al considerado en el test de deterioro de 2021 debido principalmente a la reestimación del coste de las actuaciones tras la adjudicación de diversos contratos de obra y suministros, y la adecuación del dimensionamiento de determinados proyectos en es dicho periodo, a las necesidades del servicio.

Los ingresos netos del periodo 2023 a 2027 son un 5,3% superiores a los considerados en 2021 debido principalmente a la inflación proyectada y a los efectos de la compensación del reequilibrio económico de la concesión vía tarifas.

Los gastos operativos han aumentado también en dicho periodo (1,2 % aumento), principalmente tanto por los costes de mantenimiento y operación asociados a la nueva planificación de algunos proyectos de infraestructura, como por el efecto de la inflación.

Las tasas de inflación consideradas han sido de un 5,4% en 2023, 3,5% en 2024 y 3% para el resto de los ejercicios, (2021: 5,2%, 3,3% y 3%, respectivamente).

8.4.2 Conclusiones y análisis de sensibilidad

Como resultado del test practicado sobre el escenario base se ha obtenido un valor recuperable de 359.235 miles de euros, valorado al tipo de cambio a 31 de diciembre de 2022, 5,6386 EUR/BRL (31 de diciembre de 2021: 179.947 miles de euros, aplicando el tipo de cambio a dicha fecha (6,3101 EUR/BRL)), por lo que, por comparación con su valor en libros, ha registrado una reversión de deterioro por importe de 32.972 miles de euros (a 31 de diciembre de 2021 resultó una dotación adicional de deterioro por importe de 101.089 miles de euros). El importe de la reversión de la corrección valorativa figura en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la cuenta de resultados consolidada adjunta.

Esta reversión parcial del deterioro viene derivada principalmente por el aumento en las proyecciones de inflación (que mejoraron las proyecciones de flujos de efectivo futuros) y la reducción del coste de las inversiones; los cuales han sido compensados parcialmente con el aumento de la tasa de descuento. El importe de la corrección valorativa figura en la partida "Deterioro de inmovilizado" de la Cuenta de Resultados consolidada adjunta.

Adicionalmente, 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 en las siguientes variables:

- Tasa de descuento: (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tráfico de pasajeros: se han planteado dos posibles escenarios respecto al tráfico, teniendo en cuenta que en el ejercicio 2022 ya se han alcanzado los niveles registrados en 2019. En el escenario más pesimista (-1%) el volumen del tráfico se considera por debajo del escenario base; también se plantea un escenario más optimista con una cifra superior al escenario base (+1%) y más alineada con los crecimientos que vienen produciéndose desde finales de 2021.

El valor en uso resultante en el escenario base y del análisis de las sensibilidades descritas se muestran a continuación:

	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
Miles de Euros	**12 %**	**13 %**	**14 %**
Escenario de tráfico de pasajeros pesimista	56.780	(3.566)	(54.934)
Escenario Base	60.692	-	(51.670)
Escenario de tráfico de pasajeros optimista	64.498	3.482	(48.469)

8.5 UGE constituida por el Grupo LLAH III (London Luton Airport)

Por lo que respecta al inmovilizado intangible y material procedente de la adquisición de la Sociedad LLAH III, a pesar de la significativa recuperación del tráfico habida en 2022 y el buen nivel alcanzado operativamente en el negocio que ha registrado un EBITDA positivo por importe de 107 millones de euros (2021: 32 millones de euros) (Nota 5.1), el Grupo ha procedido a realizar test de deterioro como consecuencia del deterioro registrado en las cuentas anuales individuales de ADI, sociedad holding del Grupo titular de la participación en el Subgrupo Luton derivado de la deuda que aún tiene pendiente.. El Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión como el valor en uso a 31 de diciembre de 2022 sobre la base de las proyecciones financieras aprobadas por la Dirección para todo el período 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 que a 31 de diciembre de 2022 ascendía a 0,88693 GBP/EUR. Las hipótesis más significativas de dichas proyecciones financieras, consideradas como "escenario base" para la realización del test de deterioro, son descritas a continuación.

8.5.1 Descripción del escenario base

Se adopta el escenario más probable estimado por la Dirección para las propuestas y condiciones económicas de reequilibrio acordadas con la entidad concedente, descritas en la Nota 3.1.3.

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 31 de diciembre de 2022 son las siguientes:

Tráfico

Tal y como se indica en la Nota 3, regulatoriamente la capacidad del aeropuerto de Luton se encuentra limitada a 18 millones de pasajeros. El 1 de diciembre de 2021, la autoridad de planificación del Municipio de Luton (Local Planning Authority) aprobó la solicitud de ampliación de 1 millón de pasajeros adicional presentada por LLA. No obstante, el Secretario de Estado de Transportes (de "Levelling Up, Housing and Communities") ha solicitado revisar la solicitud del proyecto y se ha programado una fase de investigación o consulta que comenzó el 27 de septiembre de 2022. Por ello, en el escenario base del test de deterioro que se ha realizado a 31 de diciembre de 2022, se ha ponderado la probabilidad de ocurrencia de este suceso llegándose a un valor de 18,5 millones de pasajeros para el tráfico puesto que se considera posible que finalmente se apruebe esta ampliación y el estado del activo permite operar con 19 millones de pasajeros por año, ya que el aeropuerto tiene capacidad física para este nivel de tráfico al haberse ejecutado previamente todas las inversiones de ampliación necesarias.

El escenario base contempla que el nivel de tráfico de 18,5 millones de pasajeros se alcanzará en 2025 y que el tráfico de 18 millones de pasajeros que se obtuvo en 2019 se alcanzará en 2024, en línea con las previsiones de IATA, ACI Europe y Eurocontrol. En el ejercicio 2022, el tráfico de pasajeros ha alcanzado los 13,1 millones.

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 teniendo en cuenta la extensión de la concesión de 16 meses y medio, hasta el 15 de agosto de 2032, conforme a los mecanismos de reequilibrio económico formalizados el 19 de diciembre de 2021 entre la Sociedad del Grupo London Luton Airport Operations Ltd (en adelante, LLA), entidad concesionaria del Aeropuerto de Luton, y el Council of the Borough of Luton (en adelante, LLAL), titular del aeropuerto, con objeto de adoptar un conjunto de medidas destinadas a la recuperación sostenible del aeropuerto londinense tras el severo impacto de la pandemia de la COVID-19.

En dichas proyecciones se han incluido las perspectivas actuales de la dirección del subgrupo sobre los impactos desfavorables derivados del actual complejo entorno macroeconómico y geopolítico. También se ha considerado la modificación del tipo impositivo del impuesto de sociedades en Reino Unido que pasa del 19% al 25% a partir del 1 de abril de 2023.

Las hipótesis clave para la determinación del valor en uso son:

- Tasa de descuento del 7,7 % (a 31 de diciembre de 2021: 7,6%), que se corresponde con el Coste Medio Ponderado del Capital después de impuestos 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. El correspondiente Coste Medio Ponderado del Capital antes de impuestos asciende a 10,3% (31 de diciembre de 2021: 10,1 %).
- Como se observa, los tipos de descuento utilizados apenas han variado en 2022 respecto a 2021, a pesar de la notable evolución al alza durante 2022 de la T.I.R del bono soberano del Reino Unido a 10 años. A este respecto, hay que señalar que los bajos tipos de interés imperantes en 2021 eran derivados principalmente del impacto de las políticas monetarias expansivas (usualmente denominadas "quantitative easing" o "QE")

implementadas por los distintos bancos centrales para combatir, entre otros, los efectos económicos derivados del COVID-19. Para eliminar los efectos del atípico escenario descrito, tanto en 2022 como en 2021 se ha tomado la tasa libre de riesgo de los bonos británicos a largo plazo, utilizando la media diaria de los últimos 15 años según el Banco de Inglaterra, por lo que los valores resultantes son muy similares en ambos ejercicios.

El resto de parámetros constitutivos del cálculo de la tasa de descuento no ha experimentado variaciones significativas.

- Las inversiones correspondientes a CAPEX de mantenimiento se han planificado conforme al mínimo requerido bajo el acuerdo de concesión.

Para los ingresos comerciales, se han considerado escenarios prudentes que reflejan la reducción de rentas de arrendamientos consecuencia de los acuerdos alcanzados con los arrendatarios.

8.5.2 Conclusiones y análisis de sensibilidad

A 31 de diciembre de 2022, el Grupo efectuó el test de deterioro sobre el escenario base con las premisas y variables descritas anteriormente, no identificando impactos en los estados financieros consolidados a dicha fecha.

Adicionalmente, el Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro de la UGE constituida por el aeropuerto de Luton, a través de variaciones razonables en las siguientes variables:

- Tasa de descuento: (-1 p.p./+1 p.p.)
- Tasa de crecimiento a largo plazo de +1 p.p., teniendo en cuenta que las estimaciones de los flujos de efectivo futuros tendrán en cuenta hipótesis sobre los incrementos de precios debidos a la inflación general.
- Escenario de tráfico pesimista considerando un límite de capacidad de 18 millones de pasajeros, en el supuesto de que no se obtuvieran las aprobaciones necesarias para la ampliación de la capacidad del aeropuerto a 19 millones de pasajeros.

Las variaciones del valor en uso respecto del valor en uso del escenario base descrito resultantes del análisis de sensibilidad descrito respecto del valor en uso del escenario base mencionado anteriormente se muestran a continuación:

	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
Miles de Euros	**6,7 %**	**7,7 %**	**8,7 %**
Escenario de tráfico de pasajeros pesimista	11.524	(14.656)	(39.140)
Escenario Base	26.964	-	(25.213)
Escenario de crecimiento del 1% (inflación)	69.122	39.721	12.248

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, y la Dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado a 31 de diciembre de 2022 es superior al valor en libros del mencionado inmovilizado para todos los escenarios planteados, y por tanto, no se contempla deterioro alguno.

8.6 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 del 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, como es el caso de SACSA y Aerocali. En el caso del test de deterioro realizado por el Grupo de su participación en AMP, se ha considerado el valor de capitalización bursátil de su participada GAP, cuyas acciones cotizaban en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) a 31 de diciembre de 2022 a 279,40 pesos mexicanos (MXN) (31 de diciembre de 2021: 282,16 pesos mexicanos (MXN)).

Los resultados del test muestran la comparación del valor recuperable de la inversión y el valor en libros para todas las inversiones en empresas asociadas. Con los datos obtenidos de la comparación de ambos valores, el valor recuperable ha sido superior al valor contable en todos los casos, por lo que no ha sido necesario el registro de deterioro alguno a 31 de diciembre de 2022:

(miles de euros)	Valor recuperable por Grupo Aena	Valor en libros consolidado	Deterioro	Valor en libros consolidado posterior a deterioro
SACSA (*)	3.014	2.642	-	2.642
AMP	452.105	63.926	-	63.926
AEROCALI (**)	9.909	6.131	-	6.131
Total	**465.028**	**72.699**	**-**	**72.699**

(*) SACSA: con fecha 14 de octubre de 2022 se ha suscrito una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia por COVID 19 con duración hasta el 31 de agosto de 2023.

(**) AEROCALI: con fecha 15 de noviembre de 2022 se ha suscrito una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia generada por la COVID-19 hasta el 31 de octubre de 2023.

9. Inversiones en patrimonio de empresas asociadas y con control conjunto

El detalle y movimiento en los ejercicios 2022 y 2021 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

	Saldo a 1 de enero de 2022	Altas/Bajas (Reducción de capital)	Deterioro de participaciones puestas en equivalencia	Aportación resultados ejercicios	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión	Participación en resultado global de asociadas	Otros	Saldo a 31 de diciembre de 2022
		Nota 2.2				Nota 18.2	Nota 18.3		
SACSA	3.642	-	-	1.040	(1.820)	(174)	-	(46)	2.642
AMP	50.785	-	-	28.560	(21.811)	4.686	587	1.119	63.926
AEROCALI (**)	2.549	-	-	5.465	(1.945)	(760)	-	822	6.131
Total	**56.976**	**-**	**-**	**35.065**	**(25.576)**	**3.752**	**587**	**1.895**	**72.699**

	Saldo a 1 de enero de 2021	Altas/Bajas reducción de capital	Deterioro participaciones puesta en equivalencia	Aportación resultados ejercicios	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión	Participación en otro rdo global de asociadas	Otros	Saldo a 31 de diciembre de 2021
		Nota 2.2				Nota 18.2	Nota 18.3		
SACSA	2.398	-	-	4.242	(2.553)	(282)	-	(163)	3.642
AMP (*)	54.270	(15.682)	-	14.131	-	3.966	36	(5.936)	50.785
AEROCALI (**)	552	-	-	4.360	(2.247)	(116)	-	-	2.549
Total	**57.220**	**(15.682)**	**-**	**22.733**	**(4.800)**	**3.568**	**36**	**(6.099)**	**56.976**

(*) El impacto que las reducciones de capital de AMP explicadas en la Nota 2.2 tuvo en 2021 en ganancias acumuladas fue de (235) miles de euros. El impacto en el valor de la inversión de AMP de la reducción de capital de su participada GAP durante el ejercicio 2021 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 18,54 % 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 aproximadamente 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 2022 y 2021, 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 2022							
- SACSA	Asociada	Colombia	19.962	12.990	57.258	2.746	37,89 %
- AMP	Asociada	México	221.160	35.739	35.713	85.687	33,33 %
- AEROCALI	Control conjunto	Colombia	21.131	8.870	57.637	10.931	50,00 %

Nombre	Asociada / control conjunto	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio / (Pérdida)	% de participación
31 diciembre 2021							
- SACSA	Asociada	Colombia	17.958	8.348	29.531	11.196	37.89%
- AMP	Asociada	México	163.556	17.560	21.939	42.397	33.33%
- AEROCALI	Control conjunto	Colombia	13.244	8.147	39.493	8.719	50,00 %

El detalle de activos, pasivos, ingresos y resultados expresados en miles de euros de la principal empresa asociada (AMP) es el siguiente:

	2022	2021
Activo no corriente	177.822	145.418
Activo corriente	43.337	18.139
Pasivo no corriente	35.739	17.560
Pasivo corriente	-	-
Ingresos ordinarios	35.713	21.939
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	85.687	42.397
Resultado global total	85.687	42.397

10. Instrumentos financieros

10.1 Instrumentos financieros por categoría

		31 de diciembre de 2022			
	Nota	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de coberturas	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos en balance					
Instrumentos financieros derivados	12	-	108.594	-	**108.594**
Otros activos financieros		101.498	-	193	**101.691**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados, saldos con administraciones públicas y activos no financieros)	13	644.052	-	-	**644.052**
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	1.573.523	-	-	**1.573.523**
Total		**2.319.073**	**108.594**	**193**	**2.427.860**

		31 de diciembre de 2022			
	Nota	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de coberturas	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Pasivos en balance					
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero)	20	7.769.141	-	-	**7.769.141**
Pasivos por arrendamiento financiero	20	47.298	-	-	**47.298**
Instrumentos financieros derivados	12	-	50.240	-	**50.240**
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)	19	635.019	-	-	**635.019**
Total		**8.451.458**	**50.240**	**-**	**8.501.698**

		31 de diciembre de 2021*			
	Nota	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de coberturas	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos					
Otros activos financieros		88.299	-	167	**88.466**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados y activos no financieros)	13	1.271.982	-	-	**1.271.982**
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	1.466.797	-	-	**1.466.797**
Total		**2.827.078**	**-**	**167**	**2.827.245**

Cifras reexpresadas

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Nota	31 de diciembre de 2021			
		Otros pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de coberturas	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Pasivos en balance					
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero)	20	8.855.308	-	-	**8.855.308**
Pasivos por arrendamiento financiero	20	57.836	-	-	**57.836**
Instrumentos financieros derivados	12	-	73.606	-	**73.606**
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)	19	575.758	-	-	**575.758**
Total		**9.488.902**	**73.606**	**-**	**9.562.508**

En el ejercicio 2022 y 2021, "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.

10.2 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	**2022**	**2021**
Clientes con calificación crediticia externa (Fuente Bloomberg)		
BBB	43,7	1,3
BB+	95,6	59,3
B	202,5	110,6
Clientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	2,1	7,3
Grupo 2	224,9	367,8
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 créditos con partes vinculadas está vencido ni ha sufrido deterioro de valor.

10.3 Concentración del riesgo de crédito

El objetivo principal del modelo de pérdida esperada es reflejar el posible deterioro o mejora en la calidad crediticia de los activos financieros sujetos a deterioro del Grupo.

Bajo la NIIF 9, no es necesario que haya ocurrido un evento de crédito/deterioro para reconocer las pérdidas esperadas. El Grupo reconoce de forma anticipada las pérdidas esperadas y actualiza las estimaciones en cada cierre contable, a través de la cuenta de resultados, para así reflejar cualquier cambio en el riesgo crediticio desde el reconocimiento inicial. Conforme a la NIIF 9, el cálculo de la pérdida esperada refleja:

- la pérdida esperada ponderada por la probabilidad de default en base a diferentes escenarios;
- valor temporal del dinero;
- información razonable y consistente que esté disponible sin incurrir en un sobresfuerzo o coste excesivo en la fecha de presentación sobre eventos pasados, condiciones actuales y pronóstico de condiciones económicas futuras que permita obtener una estimación de la pérdida esperada (ajuste "forward looking").

El Grupo emplea un modelo de deterioro para los activos financieros que refleja la potencial variación de la calidad crediticia del activo, es decir, para aquellos activos con un alto componente financiero, es el "*modelo general de tres fases"*, donde la pérdida esperada se reconoce en función de la fase de deterioro en la que se encuentre el activo:

- Fase 1: desde su reconocimiento inicial el activo apenas se ha deteriorado (vencimiento a 1 año).
- Fase 2: el activo ha empeorado significativamente su calidad crediticia, pero todavía sin evidencia objetiva de evento de deterioro (con vencimiento igual al activo financiero).
- Fase 3: activo con evidencia de deterioro (vencimiento igual al activo financiero).

Este modelo de deterioro reconoce el deterioro de valor de los flujos esperados, incluyendo la posibilidad de la reducción esperada de rentas devengadas. Una vez que la modificación contractual ha sido formalizada por acuerdo entre las partes, resolución judicial o por disposición legal, se reconoce la baja correspondiente del activo financiero.

Por otra parte, para las cuentas por cobrar y los activos contractuales sin componente financiero significativo, existe un "*modelo simplificado de deterioro*", en el cual la pérdida esperada se corresponde con el vencimiento del activo financiero.

El Grupo ha utilizado varias fuentes de datos, tanto internos como externos, que incluyen la experiencia histórica de pérdida de crédito interna, calificación externa, informes (Moody's *Investor Service*) y estadísticas. Además, ha considerado también la información de mercado observable sobre el riesgo de crédito de plataformas reconocidas como Bloomberg, que se considera un tercero independiente suficientemente fiable y conocido dentro de la industria financiera.

Para realizar el análisis del deterioro por riesgo de crédito, la Sociedad dominante ha agrupado los saldos devengados y pendientes de cobro de los activos financieros, teniendo en cuenta la tipología y riesgo asumido en cada uno de ellos:

- RMGA facturada
- RMGA pendiente de facturación.
- Otras cuentas por cobrar: arrendamientos (no RMGA), ingresos por tasas y otros.
- Otros activos financieros: depósitos efectuados en Comunidades Autónomas.

RMGA (facturada y pendiente de facturación)

A fecha de análisis, no existen contrapartidas con un CDS (*Credit Default Swap*) cotizado en el mercado. Es por ello que se han utilizado un total de 3 curvas de CDS para los saldos cuya contrapartida no tiene CDS propia corporativa:

- Se utiliza una curva genérica CCC para la RMGA facturada, cuyo riesgo de crédito no se encuentra cubierto con mejoras crediticias.
- Si la RMGA está pendiente de facturar, se utiliza una curva genérica (curvas composite BB ó B+).

Las curvas BB y B+, se han obtenido a través de la plataforma de *Bloomberg* (datos a 31 de diciembre de 2022), que se considera un tercero independiente y suficientemente fiable dentro de la industria financiera. La curva genérica CCC se ha obtenido de datos históricos de quiebra de compañías industriales del informe de *Moody's Investors Service* (se ha utilizado el porcentaje de default como Lambda (λ) en cálculo de la pérdida esperada).

Para los activos financieros correspondientes a RMGA, considerando que tienen un vencimiento "forward looking" a 31/12/2023 y usando la curva genérica BB, se le ha aplicado un porcentaje según la matriz de probabilidad de default del 3,032% (2021:1,579 %.) En el caso de la curva genérica B+, el porcentaje aplicado ha sido de 3,096% (2021:6,892%).

Otras facturas cuentas por cobrar

A fecha de análisis, las contrapartidas que tienen calificación crediticia y curva CDS propia y cuentan con saldos vencidos han sido penalizadas según el saldo y la duración del vencimiento. Para las contrapartidas que no cuentan con una calificación crediticia ni cuentan con curva CDS propia, se ha utilizado una curva genérica en función de los saldos vencidos y la duración de los mismos.

En total, se han utilizado 21 tipos de curva en función del criterio indicado en el párrafo anterior: 17 curvas CDS específicas y 4 curvas genéricas BBB, BB, B y CCC.

Los *spreads* de crédito hasta un plazo a 5 años se han obtenido a través de la plataforma de Bloomberg (datos a 31 de diciembre de 2022), que se considera un tercero independiente y suficientemente fiable dentro de la industria financiera. La

curva genérica CCC, se ha obtenido de datos históricos de quiebra de compañías industriales del informe de *Moody's investors service* (se ha utilizado el % de default como Lambda (λ) en cálculo de la pérdida esperada).

Otros activos financieros

Se corresponden con depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales.

A fecha de análisis, todas las contrapartidas tienen calificación crediticia y curva CDS propia (España para todas las Comunidades Autónomas que no tienen CDS propio, excepto Cataluña que tiene una curva de emisiones propia).

Dicha información se ha obtenido a través de la plataforma de *Bloomberg,* que se considera un tercero independiente y suficientemente fiable dentro de la industria financiera.

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.

El detalle de la exposición al riesgo al cierre del ejercicio correspondiente a la Sociedad dominante, así como del deterioro resultante, en aplicación del proceso descrito para el cálculo de la pérdida esperada, es el siguiente:

Concepto	Saldo contable	Avales	Pérdida esperada
RMGA	185.724	(158.415)	119
Facturas	383.020	(330.844)	1.588
Depósitos CCAA	84.850	-	1.126
Total	**653.594**	**(489.259)**	**2.833**

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 2022 y 2021:

(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 2021	**143.238**	**2.341**	**145.579**
Variación de la provisión durante 2021:			
Variación de provisión por deterioro del valor de clientes y otras cuentas a cobrar	28.246	-	28.246
Baja por deterioro de activos financieros (*)	(36.591)	-	(36.591)
Deterioro de otros activos financieros	-	(1.688)	(1.688)
Saldo de la provisión por deterioro a 31 de diciembre de 2021	**134.893**	**653**	**135.546**
Variación de la provisión durante 2022:			
Variación de provisión por deterioro del valor de clientes y otras cuentas a cobrar	19.236	-	19.236
Otros movimientos	(960)	-	(960)
Deterioro de otros activos financieros	-	473	473
Saldo de la provisión por deterioro a 31 de diciembre de 2022	**153.169**	**1.126**	**154.295**

(*) Cifras reexpresadas

El siguiente análisis proporciona información adicional sobre el cálculo de pérdidas de crédito esperadas por categoría de activo financiero:

10.3.1 Otros activos financieros (avales y fianzas constituidos)

El principal impacto se debe al riesgo asignado a algunas fianzas que ha llevado a calcular la pérdida esperada por toda su vida media pendiente. El total estimado de la pérdida esperada para este epígrafe a 31 de diciembre de 2022 ha ascendido a 1.126 miles de euros (2021: 653 miles de euros); habiéndose producido dotaciones en el periodo por 473 miles de euros (2021: reversiones por 1.688 miles de euros).

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		Titular de la Participación
		2022	2021	
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.
Infra Granadilla 2 S.L. Sevilla-España	Producción, venta, almacenamiento y comercialización de energía eléctrica y térmica de origen renovable, así como la explotación y desarrollo de proyectos relacionados con energías renovables de origen renovable -eólica, fotovoltaica y de cualquier otro tipo-.	13,76	13,76	AENA S.M.E., S.A.

Con fecha 4 de febrero de 2022, Aena llevó a cabo la compra de participaciones sociales de la sociedad mercantil INFRA GRANADILLA 2, S.L., alcanzando un porcentaje de participación del 13,76%. El valor en libros de dicha participación a 31 de diciembre de 2022 asciende a 26 miles de euros.

El valor de las participaciones a 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Importe de la participación	
	2022	2021
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	167	167
Infra Granadilla 2 S.L. Sevilla-España	26	-
	193	**167**

Estas sociedades no cotizan en Bolsa.

En el ejercicio 2022, el Grupo ha recibido un dividendo de European Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 666 miles de euros (2021: 667 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2022 y 2021 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 ésta y su valor recuperable.

Estos activos financieros están denominados en euros a 31 de diciembre de 2022 y 2021 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 2022 y 31 de diciembre de 2021 se muestra en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2022		31 de diciembre de 2021	
	Activos	**Pasivos**	**Activos**	**Pasivos**
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena, S.A.	99.184	-	-	73.558
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	9.410	-	-	48
Permuta precio electricidad Aena, S.A.	-	1.162	-	-
Cobertura contingente de tipo de cambio ADI, S.A.	-	49.078	-	-
Total	**108.594**	**50.240**	**-**	**73.606**
Parte corriente	**31.514**	**50.240**	**-**	**27.607**
Parte no corriente	**77.080**	**-**	**-**	**45.999**

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 2022 y 31 de diciembre de 2021 los derivados de cobertura de tipo de interes y de electricidad 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, salvo en el caso de la cobertura contingente de tipo de cambio que se ha considera como un instrumento financiero a valor razonable con cambios en resultados.

12.1 Permutas de tipo de interés

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.

12.1.1 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 4.196 millones de euros.

Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nocional Pendiente 31/12/2022	Nocional Pendiente 31/12/2021	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)	300.000	-	-	27/6/2015	29/6/2015	15/12/2020	27/6/2015
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	474.500	521.950	15/6/2015	15/6/2015	15/12/2026	15/6/2015
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	1.194.579	1.373.956	15/6/2015	15/6/2015	15/12/2026	15/6/2015
		TOTAL	**4.195.933**	**1.669.079**	**1.895.906**				

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés y contratos de permuta de electricidad a 31 de diciembre de 2022 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados cuando las partidas cubiertas afecten resultados, como gasto financiero y gastos de explotación, respectivamente. Durante el ejercicio 2022 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 20.927 miles de euros en concepto de gastos financieros por liquidación de instrumentos de cobertura (en 2021: 31.491 miles de euros) sin que se haya transferido importe alguno por los derivados de energía contratados en 2022.

El valor razonable de estos derivados aparece reflejado en el activo y asciende a 99.184 miles de euros a 31 de diciembre de 2022 (31 de diciembre de 2021: aparecía en el pasivo por importe de 73.558) miles de euros), y su desglose entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

Valor razonable registrado en el “Activo no corriente” a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Activo corriente” a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el “Pasivo no corriente” a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente” a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)
67.670	31.514	-	-
Valor razonable registrado en el “Activo no corriente” a 31 de diciembre de 2021 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el “Activo corriente” a 31 de diciembre de 2021 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el “Pasivo no corriente” a 31 de diciembre de 2021 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el “Pasivo corriente” a 31 de diciembre de 2021 (en miles de euros)
-	-	45.951	27.607

12.1.2 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	17/8/2017	17/8/2017	17/8/2029	17/8/2017
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	10.000	17/8/2017	17/8/2017	17/8/2027	17/8/2017
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	30.000	17/8/2017	17/8/2017	17/8/2024	17/8/2017
	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 activo a 31 de diciembre de 2022 asciende a 9.410 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2022 (31 de diciembre de 2021: pasivo a largo plazo de 48 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2021).

12.2 Permutas de precio de electricidad

12.2.1 AENA S.M.E., S.A.

Rusia es uno de los principales suministradores de gas y petróleo para Europa y debido a las restricciones y sanciones impuestas al comercio con ese país por la invasión de Ucrania se ha generado una fuerte presión inflacionista no sólo en los precios de ambas fuentes de energía, sino también en los precios de la electricidad, de los productos y los servicios asociados al uso intensivo de dichas fuentes de energía o dependientes del transporte, así como de otras materias primas.

El impacto más relevante para la Sociedad derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica es el elevado aumento del coste de la energía eléctrica. Debido a la evolución al alza de los precios, durante 2022, la red nacional de aeropuertos en España ha registrado un gasto por este concepto por importe de 266 millones de euros frente a 121 millones de euros registrados en 2021, lo que ha supuesto un aumento de 145 millones de euros.

Por lo tanto, en 2022 el Grupo ha contratado permutas sobre la electricidad española cotizada en el Mercado Ibérico de la Energía Eléctrica (MIBEL) con objeto de cubrir las presiones inflacionistas que se han venido produciendo en el precio de la electricidad.

El detalle de los derivados sobre el precio de la energía que fueron considerados contablemente como cobertura de flujos de efectivo a 31 de diciembre de 2022 es el siguiente:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Mwh)	Nocional Pendiente 31/12/2022	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de electricidad	Cobertura de flujo de efectivo	Swap sobre subyacente no financiero a precio fijo	8.184	-	08/11/2022	01/12/2022	31/12/2022	08/11/2022
Swap de electricidad	Cobertura de flujo de efectivo	Swap sobre subyacente no financiero a precio fijo	23.749	23.749	08/11/2022	01/01/2023	31/03/2023	08/11/2022

Para obtener el valor razonable de las permutas de energía eléctrica, se determina el valor de mercado de las estructuras contratadas, ajustadas posteriormente por el riesgo de crédito. Para el cálculo del valor de mercado la Sociedad utiliza un método de valoración generalmente aceptado (descuento de flujos netos de caja), en el que se compara el precio contratado en el derivado con el precio a futuro de la energía eléctrica, por cada uno de los volúmenes de consumo contratado en cada plazo. Para el ajuste por riesgo de crédito se ha aplicado una técnica basada en el cálculo, a través de simulaciones, de la exposición total esperada (que incorpora tanto la exposición actual como la exposición potencial) ajustada por la probabilidad de default a lo largo del tiempo y por la severidad (o pérdida potencial) asignada a la Sociedad.

El valor razonable de estos derivados asciende a 1.162 miles de euros a 31 de diciembre de 2022, y su desglose entre la parte corriente y no corriente es el siguiente:

Valor razonable registrado en el “Activo no corriente” a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Activo corriente” a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el “Pasivo no corriente” a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)	Valor razonable registrado en el "Pasivo corriente” a 31 de diciembre de 2022 (en miles de euros)
-	-	-	1.162

12.3 Cobertura contingente de tipo de cambio

12.3.1 Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

Con objeto de llevar a cabo una estrategia económica de coberturas para cubrir el riesgo de variaciones del tipo de cambio BRL/EUR implícito en las aportaciones necesarias para la constitución de BOAB y el pago de la otorga del nuevo contrato de concesión descrito en los párrafos anteriores, en el momento en el que Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A. resultó adjudicataria de la concesión, se formalizaron operaciones sobre divisa no entregable liquidable por diferencias (Non Delivery Forward, por sus siglas en inglés "NDFs").

El Grupo ha optado por contratar una cobertura contingente, debido a que los riesgos son potencialmente más elevados de lo habitual. Por ello, si por causas ajenas a ADI, el contrato de concesión no se llegara a firmar, estas operaciones se cancelarían sin coste alguno para el Grupo. Este tipo de cobertura conlleva el pago de una prima que ya está incluida en el tipo de cambio final.

Con fecha 26 de enero de 2023 se ha producido el primer pago requerido en la ampliación de capital social de BOAB por importe de 1.639 millones de BRL, por lo que se ha liquidado el derivado correspondiente generándose un resultado positivo en el ejercicio 2023 de 3,4 millones de euros.

Con fecha 24 de enero de 2023 se ha firmado un Préstamo Intragrupo entre las sociedades del Grupo, ADI y BOAB, por importe de 2.450 millones de BRL, para cubrir el pago de la otorga del contrato que se producirá en el mes de marzo. Con fecha 6 de febrero se desembolsó el préstamo intragrupo y se liquidó el derivado correspondiente generándose un resultado positivo en 2023 de 5,3 millones de euros.

Para el registro contable de estos contratos, el Grupo ha optado por no aplicar contabilidad de coberturas, habiéndose considerado derivados de negociación que se registran por su valor razonable con cambios en la cuenta de resultados. El valor razonable de los derivados de tipo de cambio de divisa no entregable liquidable por diferencias (NDF) se ha obtenido actualizando el flujo de caja esperado al vencimiento del período contractual, utilizando en cada momento de valoración los factores de descuento de mercado. Para estimar el flujo de caja se utiliza el tipo de cambio spot y los puntos forward, existentes en el mercado en el momento de realizar la valoración del derivado, y se obtiene la diferencia contra el tipo de cambio cubierto.

El valor razonable de estos derivados a 31 de diciembre de 2022 resulta desfavorable para la el Grupo y asciende a 49.078, miles de euros, registrado en el pasivo corriente del estado de situación financiera adjunto y como un gasto financiero en la cuenta de resultados, dentro del epígrafe Otros ingresos-gastos financieros netos.

13. Clientes y otros activos corrientes y no corrientes

		Miles de euros	
	Nota	**2022**	**2021 (*)**
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		754.579	717.412
Derecho de crédito a recibir un inmueble		8.168	6.343
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar		(153.169)	(134.893)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto		609.578	588.862
Clientes partes relacionadas	34	10.481	6.003
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas		247	7
Deudores varios y otros activos		8.533	62.409
Periodificaciones por gastos anticipados		14.409	11.948
Personal		804	681
Activo por impuesto corriente		9.101	347
Otros créditos con las Administraciones Públicas		28.531	35.211
Total		**681.684**	**705.468**
Menos parte no corriente		**8.168**	**6.342**
Parte corriente		**673.516**	**699.126**

(*) Cifras reexpresadas

El valor razonable de los Clientes y otras cuentas a cobrar se aproxima a su valor en libros.

A 31 de diciembre de 2022 existen en este epígrafe 61.320 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales, principalmente, 39.436 miles de euros están denominados en libras esterlinas y 13.812 miles de euros están denominados en reales brasileños (2021: 100.482 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales, principalmente, 52.554 miles de euros están denominados en libras esterlinas y 42.474 miles de euros están denominados en reales brasileños).

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 8.168 miles de euros a 31 de diciembre de 2022 (6.343 miles de euros a 31 de diciembre de 2021).

El epígrafe "Deudores varios" recoge, principalmente, imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses por importe de 4.172 miles de euros, de los cuales 1.457 miles de euros denominados en reales brasileños (2021: 34.617 miles de euros denominados en reales brasileños). A 31 de diciembre de 2021 se recogía en este epígrafe el saldo pendiente de cobro, provisionado en su totalidad, 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 ha dado de baja en el ejercicio 2022 debido a su incobrabilidad. Asimismo, en 2021 se incluían 17.851 miles de euros denominados en libras esterlinas para registrar el derecho a la compensación de cánones futuros o el cobro de los mismos, establecidos en el acuerdo formalizado de recuperación sostenible del aeropuerto de Luton con Luton Borough Council, que parte del mecanismo *de Special Force Majeure* (SFM) recogido en el contrato de concesión (ver Nota 3.1.1 y Nota 6.2).

El epígrafe "Otros créditos con las Administraciones Públicas" recoge al 31 de diciembre de 2022 un importe de 769 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones concedidas a la Sociedad dominante (2021: 961 miles de euros). El resto del epígrafe recoge a 31 de diciembre de 2022 y 2021 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos.

Riesgo de crédito

Asimismo, del saldo de clientes por importe de 609.578 miles de euros a 31 de diciembre de 2022, existen cuentas a cobrar pendientes de vencimiento y no provisionadas por importe de 415.583 miles de euros (2021: 414.264 miles de euros) y cuentas a cobrar por importe de 193.995 miles de euros (2021: 174.598 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.

El análisis de antigüedad de estas cuentas, al cierre de cada ejercicio, es el siguiente:

	Miles de euros	
	2022	**2021**
Hasta 3 meses	13.572	30.925
Entre 3 y 6 meses	2.326	8.490
Más de 6 meses-	178.097	135.183
	193.995	**174.598**

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. La deuda vencida con antigüedad superior a seis meses procede en su mayoría de la Sociedad dominante. El Grupo ha analizado de manera individual la totalidad de la exposición al riesgo de crédito, resultando que, al cierre del ejercicio, el mismo se ve atenuado prácticamente en su totalidad, en un 77,59%, gracias a las garantías y mejoras crediticias de las que dispone la Sociedad matriz.

Las cuentas comerciales a cobrar que han sufrido deterioro del valor corresponden básicamente a las cuentas por cobrar por RMGA 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	
	2022	**2021**
Hasta 3 meses	150	562
Entre 3 y 6 meses	923	523
Más de 6 meses	152.096	133.808
	153.169	**134.893**

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	
	Nota	2022	2021
Saldo inicial		134.893	143.238
Dotación/(Reversión) provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	29	19.112	28.191
Otros movimientos		(836)	(36.536)
A 31 de diciembre		**153.169**	**134.893**

La dotación y aplicación de la provisión de las cuentas a cobrar deterioradas en 2022 y 2021 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 19.112 miles de euros (2021: dotación neta de 28.191 miles de euros), durante el ejercicio 2022, y se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la Cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas de 196 miles de euros (2021: 188 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta los 19.308 miles de euros negativos que figuran en dicho epígrafe (2021: 28.379 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.

14. Existencias

	Miles de euros	
	2022	2021
Materias primas y otros aprovisionamientos	6.540	6.175
Total existencias	**6.540**	**6.175**

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	
	2022	2021
Caja y bancos	536.277	866.797
Depósitos en entidades a corto plazo	1.037.246	600.000
Efectivo y equivalentes al efectivo	**1.573.523**	**1.466.797**

Al 31 de diciembre de 2022 y de 2021, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no están disponibles para ser utilizados. A 31 de diciembre de 2022 y de 2021 el Grupo no tiene descubiertos bancarios.
El detalle del efectivo y equivalente de efectivo en moneda distinta al Euro es el siguiente:

	2022	2021
Caja y bancos en reales brasileños (BRL)	37.386	248
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	26.828	40.760

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 2022 y 2021 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 2022 y 2021 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 2022 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 2022 a 117,3 euros.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2022 y 2021 las participaciones superiores al 3 % son las siguientes:

ENAIRE	51,00 %
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	6,575%
THE CHILDREN'S INVESTMENT MASTER FUND	3,607%
BLACKROCK INC.	3,071%
VERITAS ASSET MANAGEMENT LLP	3,024%

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

17. Ganancias / (pérdidas) acumuladas

	Reserva legal	Reserva de capitalización	Otras reservas	Total
A 1 de enero de 2021 (*)	**300.000**	**159.877**	**3.315.387**	**3.775.264**
Beneficio del ejercicio (*)	-	-	(475.448)	(475.448)
Dotación de reserva de capitalización	-	4.299	(4.299)	-
Otros movimientos	-	-	(6.058)	(6.058)
A 31 de diciembre de 2021 (*)	**300.000**	**164.176**	**2.829.582**	**3.293.758**
Beneficio del ejercicio	-	-	901.499	901.499
Dotación de reserva de capitalización	-	-	-	-
Otros movimientos	-	-	(4.805)	(4.805)
A 31 de diciembre de 2022	**300.000**	**164.176**	**3.726.276**	**4.190.452**

(*) Datos reexpresados.

A 31 de diciembre de 2022 el epígrafe “Otros movimientos” recoge, principalmente, el impacto en el patrimonio de AMP por las variaciones patrimoniales en su participada GAP por importe de 1,3 millones de euros (2021: impacto de 5,7 millones de euros en el patrimonio de AMP por la reducción de capital de su participada GAP (Nota 9)).

En este epígrafe se incluye también un importe de 164.176 miles de euros (2021: 164.176 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. Una vez trascurrido dicho plazo de 5 años, y habiéndose cumplido la condición establecida, la reserva dotada para cubrir la reducción aplicada en la declaración del Impuesto de Sociedades del ejercicio finalizado a 31 de diciembre de 2015 por 42.406 miles de euros, pasó a ser disponible a partir del 1 de enero de 2021.

En el ejercicio 2021 se procedió a la 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, y aprobada dicha propuesta de distribución en 2019 por la Junta General de Accionistas.

Asimismo, para el ejercicio 2022, dejan de ser indisponibles las reservas dotadas relativas al ejercicio 2016 en Aena por importe de 28.160 miles de euros, registradas al cierre dentro del epígrafe de reservas de capitalización.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

17.1 Propuesta de distribución de resultado

La distribución de beneficios del ejercicio 2022 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:	
Beneficios del ejercicio	864.861
	864.861
Distribución:	
A dividendos	712.500
A resultados negativos de ejercicios anteriores	152.361
	864.861

El Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A., en su reunión del pasado 22 de febrero de 2022, acordó la siguiente aplicación del resultado del ejercicio 2021:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Pérdidas y ganancias (Beneficios)	(19.972)
Aplicación:	
Resultados de ejercicios anteriores	(19.972)

Las Cuentas Anuales de Aena del ejercicio 2021 fueron aprobadas por la Junta General de Accionistas de Aena, S.M.E., S.A, celebrada el 31 de marzo de 2022 y conforme a las mismas, en el ejercicio 2021 se registraron unas pérdidas por importe de 19.972 miles de euros. Dichas Cuentas Anuales difieren de la información del ejercicio 2021 que se presenta a efectos comparativos de las Cuentas Anuales del ejercicio 2022 como consecuencia del cambio de política contable llevado a cambio por la Sociedad dominante. Conforme a los nuevos criterios contables aplicados, la cifra reexpresada de las pérdidas de Aena, S.M.E., S.A. del ejercicio 2021 asciende a (458.133) miles de euros.

Las reservas de la Sociedad dominante designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas 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 2022 la reserva legal asciende a 300.000 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 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 Otro Resultado Global

18.1 Participaciones no dominantes

La composición de las participaciones no dominantes es como sigue:g

	Nota	Segmento	País	Interés minoritario	2022	2021
LLAH III	2.2	Internacional	Reino Unido	51 %	(75.147)	(88.120)
					(75.147)	**(88.120)**

El movimiento de dichos intereses minoritarios durante 2022 y 2021 ha sido el siguiente:

	LLAH III
A 1 de enero de 2021	**(54.030)**
Distribución de dividendos	-
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	
Resultado del ejercicio	(29.543)
Otro resultado global del ejercicio	(4.547)
Resultado global total del ejercicio	**(34.090)**
A 31 de diciembre de 2021	**(88.120)**
Distribución de dividendos	-
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	
Resultado del ejercicio	4.849
Otro resultado global del ejercicio	8.124
Resultado global total del ejercicio	**12.973**
A 31 de diciembre de 2022	**(75.147)**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

18.2 Diferencias de conversión y otro Resultado Global

	Nota	Derivados de Cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2021		**(99.498)**	**(12.077)**	**(181.671)**	**(20)**	**(293.266)**
Cobertura flujo de efectivo		26.392	-	-	-	26.392
Ganancias y pérdidas actuariales		-	(3.334)	-	-	(3.334)
Efecto fiscal		(6.413)	834	-	-	(5.579)
Transferencias a la cuenta de resultados		31.491	-	-	-	31.491
Efecto fiscal		(7.873)	-	-	-	(7.873)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	36	36
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	3.568	-	3.568
Diferencias de conversión – grupo		-	-	2.479	-	2.479
A 31 de diciembre de 2021		**(55.901)**	**(14.577)**	**(175.624)**	**16**	**(246.086)**
Cobertura flujo de efectivo		155.773	-	-	-	155.773
Ganancias y pérdidas actuariales		-	513	-	-	513
Efecto fiscal		(38.943)	(128)	-	-	(39.071)
Otros movimientos		-	(3)	-	-	(3)
Transferencias a la cuenta de resultados		20.927	-	-	-	20.927
Efecto fiscal		(5.232)	-	-	-	(5.232)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	587	587
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	3.752	-	3.752
Diferencias de conversión – grupo		-	-	35.142	-	35.142
A 31 de diciembre de 2022		**76.624**	**(14.195)**	**(136.730)**	**603**	**(73.698)**

18.3 Otro resultado global, neto de impuestos

	Nota	Otras reservas atribuibles a la Sociedad dominante	Otras reservas atribuibles a intereses minoritarios	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2022				
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:				
Cobertura de flujos de efectivo	32	132.525	3.689	136.214
Participación en otro resultado global de asociadas		587	-	587
Diferencias de conversión		38.894	4.312	43.206
Ganancias y pérdidas actuariales	32	385	123	508
Total		**172.391**	**8.124**	**180.515**
31 de diciembre de 2021				
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:				
Cobertura de flujos de efectivo	32	43.597	2.312	45.909
Participación en otro resultado global de asociadas		36	-	36
Diferencias de conversión		6.047	(4.460)	1.587
Ganancias y pérdidas actuariales	32	(2.500)	(2.399)	(4.899)
Total		**47.180**	**(4.547)**	**42.633**

19. Proveedores y otras cuentas a pagar

	Nota	31 de diciembre de 2022	2021
Proveedores		16.072	4.642
Acreedores comerciales		257.242	190.537
Acreedores partes relacionadas	34	26.927	12.536
Proveedores de inmovilizado		294.131	334.534
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas	34	3.018	3.464
Personal		37.629	30.045
Pasivo por impuesto corriente		1.061	1.470
Seguridad Social y otros impuestos		36.331	23.548
Anticipo de World Duty Free Group (DUFRY)		-	209
Otros Anticipos de clientes		78.326	70.482
		750.737	**671.467**

En el ejercicio 2022 se incluyen en este epígrafe 84.564 miles de euros que originariamente se expresaron en libras esterlinas (2021: 55.584 miles de euros) y 41.911 miles de euros que originariamente se expresaron en reales brasileños (2021: 19.425 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 2022 y 2021, 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 2022 y 2021, la Sociedad dominante no ha solicitado el aplazamiento del plazo de pago de saldos comerciales inicialmente acordados con los acreedores comerciales.

19.1 Información sobre el periodo medio de pago

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:

	2022	2021
	Días	**Días**
Periodo medio de pago a proveedores	34	37
Ratio de las operaciones pagadas	35	40
Ratio de las operaciones pendientes de pago	17	22

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:

- 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).
- 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.
- 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.

– 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.

	2022	2021
	Importe (miles de euros)	Importe (miles de euros)
Total pagos realizados	1.264.125	1.652.479
Total pagos pendientes	127.898	385.718

Con fecha 29 de septiembre de 2022 se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado la nueva Ley 18/2022, de 28 de septiembre, de creación y crecimiento de empresas. Esta nueva norma establece nuevos requerimientos de transparencia vinculados al aplazamiento de los pagos a proveedores, imponiendo a las sociedades mercantiles cotizadas y a las no cotizadas que no presenten cuentas anuales abreviadas un requisito adicional consistente en el desglose en la memoria de las cuentas anuales de nueva información, en concreto del volumen monetario y número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido en la normativa de morosidad, y el porcentaje que suponen sobre el número total de facturas y sobre el total monetario de los pagos a sus proveedores.

En este sentido, el detalle del volumen monetario y el número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido para los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	Miles de euros	%	Número de facturas	%
31 de diciembre de 2022	1.403.924	99,5 %	36.182	98,7 %
31 de diciembre de 2021	1.038.338	98,7 %	33.952	96,8 %

En los ejercicios 2022 y 2021 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que, excepcionalmente, 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 2022 y 2021 son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2022	**2021**
No corriente		
Préstamos con ENAIRE	3.110.718	3.624.598
Préstamos con entidades de crédito de AENA	3.298.048	3.292.734
Préstamos con entidades de crédito de LLAH III	348.021	-
Préstamos con accionistas LLAH III	78.333	76.253
Préstamos con entidades de crédito de ANB	120.321	-
Pasivos por arrendamiento AENA	4.831	9.967
Pasivos por arrendamiento LLAH III	32.627	38.341
Pasivos por arrendamiento ANB	34	174
Otros pasivos financieros	165.068	149.881
	7.158.001	**7.191.948**
Corriente		
Préstamos con ENAIRE	525.287	545.693
Intereses devengados Préstamos ent. cto. de AENA	8.547	3.737
Préstamos con entidades de crédito Aena	78.935	629.170
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	3.376	466.760
Préstamos con accionistas LLAH III	755	931
Préstamos con entidades de crédito ANB	1.289	10.922
Pasivos por arrendamiento Aena	5.882	5.457
Pasivos por arrendamiento LLAH III	3.698	3.662
Pasivos por arrendamiento ANB	225	235
Otros pasivos financieros	30.443	54.629
	658.437	**1.721.196**
Total corriente y no corriente	**7.816.438**	**8.913.144**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación entre los saldos iniciales y finales del ejercicio 2022 en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

			Flujos de efectivo								
	Nota	31 de diciembre de 2021	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Otros	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	31 de diciembre de 2022
No corriente											
Préstamo con ENAIRE	23	3.624.598	-	-	-	(513.880)	-	-	-	-	3.110.718
Préstamos con ent. crédito AENA	15.b	3.292.734	184.370			(180.000)		944			3.298.048
Otros préstamos de LLAH III	15.b	-	-	-	-	361.692	-	274	-	(13.945)	348.021
Préstamos con accionistas LLAH III		76.253	-	-	-	-	-	-	6.334	(4.254)	78.333
Préstamos con entidades de crédito ANB	15.b	-	124.829	(3.699)	-	-	-	(113)	-	(696)	120.321
Pasivos por arrendamiento Aena		9.967	-	-	-	(5.136)	-	-	-	-	4.831
Pasivos por arrendamiento LLAH III		38.341	-	-	-	(3.828)	(1.869)	-	-	(17)	32.627
Pasivos por arrendamiento ANB		174	-	-	-	(214)	27	-	47	-	34
Otros pasivos financieros		149.881	49.239	(33.473)	-	(1.327)	(837)	-	1.585	-	165.068
Total no corriente		**7.191.948**	**358.438**	**(37.172)**	**-**	**(342.693)**	**(2.679)**	**1.105**	**7.966**	**(18.912)**	**7.158.001**
Corriente											-
Préstamo con ENAIRE	23	545.693	-	(535.836)	(35.497)	513.880	-	37.047	-	-	525.287
Intereses devengados ent. crdto. AENA		3.737	-	-	(17.082)	-	-	21.892	-	-	8.547
Préstamos con entidades de crédito AENA	15.b	629.170	-	(730.000)	-	180.000	-	(235)	-	-	78.935
Otros Préstamos de LLAH III		466.760	-	(93.813)	(15.111)	(361.692)	-	13.984	-	(6.752)	3.376
Préstamos con accionistas LLAH III		931	-	-	-	-	(955)	818	-	(39)	755
Emisión de obligaciones y valores similares ANB		-	54.903	(55.148)	(2.155)	-	-	2.400	-		-
Préstamos con entidades de crédito ANB	15.b	10.922		(13.152)	(1.940)	-	-	3.474	-	1.985	1.289
Pasivos por arrendamiento AENA		5.457	-	(5.779)	(313)	5.136	-	313	1.068	-	5.882
Pasivos por arrendamiento LLAH III		3.662	-	(3.609)	(1.427)	3.828	(201)	1.427	-	18	3.698
Pasivos por arrendamiento ANB		235	-	(268)	(17)	214	66	18	-	(23)	225
Otros pasivos financieros		54.629	36.507	(62.154)	(1.188)	1.327	820	508	-	(6)	30.443
Total corriente		**1.721.196**	**91.410**	**(1.499.759)**	**(74.730)**	**342.693**	**(270)**	**81.646**	**1.068**	**(4.817)**	**658.437**
Total Deuda Financiera		**8.913.144**	**449.848**	**(1.536.931)**	**(74.730)**	**-**	**(2.949)**	**82.751**	**9.034**	**(23.729)**	**7.816.438**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación entre los saldos iniciales y finales del ejercicio 2021 en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

			Flujos de efectivo								
	Nota	31 de diciembre de 2020	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 2021
No corriente											
Préstamo con ENAIRE	23	4.159.882	-	-	-	(535.284)	-	-	-	-	3.624.598
Préstamos con ent. crédito AENA	15.b	2.673.731	-	-	(997)	620.000	-	-	-	-	3.292.734
Otros préstamos de LLAH III	15.b	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Préstamos con accionistas LLAH III		55.815	11.327	-	-	-	-	-	4.837	4.274	76.253
Préstamos con entidades de crédito ANB	15.b	3.620	-	-	-	(3.620)	-	-	-	-	-
Pasivos por arrendamiento AENA		15.323	-	-	-	(5.508)	-	-	152	-	9.967
Pasivos por arrendamiento LLAH III		20.583	-	-	-	(3.510)	-	-	19.461	1.807	38.341
Pasivos por arrendamiento ANB		122	-	-	-	(95)	-	-	145	2	174
E. P. acreedora por concesión AIRM		48.756	-	-	-	-	(48.756)	-	-	-	-
Otros pasivos financieros		138.722	74.816	(57.517)	-	(29.834)	(271)	-	23.965	-	149.881
Total no corriente		**7.116.554**	**86.143**	**(57.517)**	**(997)**	**42.149**	**(49.027)**	**-**	**48.560**	**6.083**	**7.191.948**
Corriente											
Préstamo con ENAIRE	23	557.689	-	(546.349)	(32.014)	535.284	596	30.487	-	-	545.693
Intereses devengados ent. crdto. AENA		3.370	-	-	(3.370)	-	-	3.737	-	-	3.737
Préstamos con entidades de crédito Aena	15.b	50.000	1.200.000	-	-	(620.000)	(830)	-	-	-	629.170
Pólizas con entidades de crédito Aena	15.b	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Programa ECP Aena		55.000	-	(55.000)	-	-	-	-	-	-	-
Otros Préstamos de LLAH III		435.482	-	-	-	-	-	-	812	30.466	466.760
Préstamos con accionistas LLAH III		676	-	-	-	-	-	463	(248)	40	931
Préstamos con entidades de crédito ANB	15.b	7.241	-	-	-	3.620	-	-	-	61	10.922
Pasivos por arrendamiento Aena		5.257	-	(5.312)	(419)	5.508	-	419	4	-	5.457
Pasivos por arrendamiento LLAH III		428	-	(3.015)	(1.455)	3.510	-	1.455	2.644	95	3.662
Pasivos por arrendamiento ANB		171	-	(194)	(12)	95	-	12	157	6	235
Otros pasivos financieros		23.934	29.675	(28.814)	-	29.834	-	-	-	-	54.629
Total corriente		**1.139.248**	**1.229.675**	**(638.684)**	**(37.270)**	**(42.149)**	**(234)**	**36.573**	**3.369**	**30.668**	**1.721.196**
Total Deuda Financiera		**8.255.802**	**1.315.818**	**(696.201)**	**(38.267)**	**-**	**(49.261)**	**36.573**	**51.929**	**36.751**	**8.913.144**

Como se observa, en 2022 las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE corresponden, principalmente, a amortización de principal por importe de 535.836 miles de euros (546.349 miles de euros en 2021) (Nota 20.1).

La variación en el epígrafe "Préstamos con entidades de crédito" se debe, fundamentalmente, a la amortización del principal por importe de 730.000 miles de euros de financiación obtenida en ejercicios anteriores con motivo del plan desplegado por el Grupo para asegurar el fortalecimiento de su liquidez dada la gravedad e incertidumbre originada por la pandemia (Nota 3.1). Con objeto de reducir el coste financiero, se contrató con Intesa Sanpaolo un préstamo ESG-linked de 500 millones de euros destinado a cancelar deuda por el mismo importe en enero de 2022. Por otro lado, a lo largo del ejercicio 2020 ha dispuesto de la ampliación de préstamos con entidades de crédito por importe de 184.370 miles de euros

Por su parte, ANB ha emitido obligaciones comerciales en el ejercicio 2022 por importe de 300 millones de BRL (54.903 miles de euros) que ha desembolsado dentro del mismo año. Por otro lado, ANB ha contratado dos nuevos préstamos con Banco Nacional De Desenvolvimento Econômico E Social (BNDES) por importe de 310 millones de BRL (55.346 miles de euros) y Banco do Nordeste do Brasil (BNB) por importe de 389 millones de BRL (69.483 miles de euros).

En relación a LLAH III, ha pagado 80 millones de libras (93.813 miles de euros) de la línea de crédito que estaba totalmente dispuesta a 31 de diciembre de 2021.

En "otros pasivos financieros", se han recibido fianzas y depósitos por importe de 49 millones de euros en el largo plazo y 36,5 millones de euros correspondientes al corto plazo en AENA S.M.E., S.A..

La variación en los pasivos por arrendamiento financiero corresponde a pagos efectuados en el período y a fluctuaciones del tipo de cambio euro/libra.

El epígrafe "Préstamos con accionistas LLAHIII" ha variado como consecuencia de la disposición del nuevo préstamo de accionistas, 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.

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 estos covenants. A 31 de diciembre de 2022, Luton cumple con las ratios financieras exigidas por lo que ha procedido a reclasificar estos préstamos en el largo plazo, conforme a su vencimiento contractual.

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	
	Nota	2022	2021	2022	2021
Deuda financiera con el Grupo	34	3.110.718	3.624.598	2.945.693	3.617.722
Préstamos con entidades de crédito de AENA S.M.E., SA		3.298.048	3.292.734	3.134.271	3.236.568
Préstamos con accionistas LLAH III		78.333	76.253	78.333	76.253
Préstamos con entidades de crédito Luton		348.021	-	307.188	-
Préstamos con entidades de crédito ANB		120.321	-	114.169	-
Pasivos por arrendamiento financiero		37.492	48.482	37.492	48.482
Otros pasivos financieros		165.068	149.881	165.068	149.881
Total		**7.158.001**	**7.191.948**	**6.782.214**	**7.128.906**

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 (106 bps) (2021: flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA modelizado (116 bps) y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20.1 Préstamo con ENAIRE (Nota 34)

	31 de diciembre de	
	2022	**2021**
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.112.312	3.626.676
Ajuste saldo préstamo por criterio coste efectivo	(1.594)	(2.078)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**3.110.718**	**3.624.598**
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	514.364	535.836
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(230)	(272)
Intereses devengados por préstamos	11.153	10.129
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**525.287**	**545.693**
	3.636.005	**4.170.291**

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 2022 ha sido del 1,40% (2021: 1,38 %).

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 de Aena S.M.E., S.A., 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	2022	2023	2024	2025	2026 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:

- Incumplimiento de cualquiera de las obligaciones de pago derivadas de cada uno de los acuerdos de financiación.
- Incumplimiento de obligaciones de pago derivadas de otros contratos de financiación.
- 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.
- Embargos generalizados de bienes de AENA S.M.E., S.A. y/o ENAIRE.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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 dominante figura como acreedor solidario en ENAIRE**" (en adelante, "Deuda co-acreditada") con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2022, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
Entidad 1	2.172.691
Entidad 2	1.048.645
Entidad 3	379.600
TOTAL Co-acreditada	**3.600.936**

Los 3.600.936 miles de euros que, AENA S.M.E., S.A adeuda a la entidad pública "ENAIRE" a 31 de diciembre de 2022 (2021: 4.132.407 miles de euros), se corresponde con la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria tras la escisión (nota 1). Adicionalmente a ese importe, AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública "ENAIRE" en concepto de otros préstamos 25.740 miles de euros (2021: 30.105 miles de euros). El calendario de vencimientos de ambas partidas, al

cierre del ejercicio, se detalla más adelante, incluyendo el importe de otros préstamos (25.740 miles de euros). No se incluyen las comisiones por importe de 1.594 miles de euros (2021: 2.078 miles de euros).

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, AENA como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado ni se prevee que dicho incumplimiento vaya a producirse en el corto plazo, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021 del Grupo.

A 31 de diciembre de 2022, la Sociedad cumple con los ratios mencionados.

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 3.2.3) al cierre del ejercicio 2022 y 2021, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2022
2023	514.364
2024	765.707
2025	396.710
2026	376.402
2027	345.492
Siguientes	1.228.001
Total	**3.626.676**

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2021
2022	535.836
2023	514.364
2024	765.707
2025	396.710
2026	376.402
Siguientes	1.573.493
Total	**4.162.512**

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2022, corresponden, principalmente, a amortización de principal por importe de 535.836 miles de euros, tal y como ha sido indicado anteriormente.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2021	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/ largo plazo	Devengo intereses y comisiones	31 de diciembre de 2022
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.626.676	-	-	-	(514.364)	-	3.112.312
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(2.078)	-	-	-	484	-	(1.594)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**3.624.598**	**-**	**-**	**-**	**(513.880)**	**-**	**3.110.718**
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	535.836	-	(535.836)	-	514.364	-	514.364
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(272)		-	-	(484)	526	(230)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	10.129	-	-	(35.498)	-	36.522	11.153
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**545.693**	**-**	**(535.836)**	**(35.498)**	**513.880**	**37.048**	**525.287**
Total	**4.170.291**	**-**	**(535.836)**	**(35.498)**	**-**	**37.048**	**3.636.005**

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2021, corresponden, principalmente, a amortización de principal por importe de 546.349 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 2020	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses	31 de diciembre de 2021
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	4.162.512	-	-	-	(535.836)	-	3.626.676
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(2.630)	-	-	-	552	-	(2.078)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**4.159.882**	**-**	**-**	**-**	**(535.284)**	**-**	**3.624.598**
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	546.349	-	(546.349)	-	535.836	-	535.836
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(316)	596	-	-	(552)	-	(272)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	11.656	-	-	(32.014)	-	30.487	10.129
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**557.689**	**596**	**(546.349)**	**(32.014)**	535.284	30.487	545.693
Total	**4.717.571**	**596**	**(546.349)**	**(32.014)**	**-**	30.487	4.170.291

20.2 Préstamos con entidades de crédito, Otros préstamos de LLAHIII y Préstamos con accionistas LLAH III

A 31 de diciembre de 2022, AENA S.M.E., S.A. tiene una deuda con entidades de crédito a largo plazo de 3.298.048 miles de euros (2021: 3.292.734 miles de euros), y a corto plazo de 87.482 miles de euros (2021: 632.907 miles de euros).

La filial brasileña ANB tiene préstamos con entidades de crédito cuyo saldo a largo plazo al cierre de 2022 asciende a 120.321 miles de euros de deuda no corriente (2021: 0 miles de euros) y 1.289 miles de euros de deuda corriente (2021: 10.992 miles de euros).

El importe de Otros préstamos de LLAH III asciende a 351.397 miles de euros a 31 de diciembre de 2022 (2021: 466.760 miles de euros).

Los importes en libros de la deuda del Grupo están denominados en las siguientes monedas:

	31 de diciembre de	
	2022	**2021**
Miles de Euros (AENA)	3.376.982	3.921.904
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	311.664	392.209
Miles de Reales Brasileños (ANB)	685.712	68.921

A su vez, el importe en libros del préstamo con accionistas de LLAH III está también íntegramente denominado en Libras esterlinas por un importe de 70.146 miles de libras, 79.088 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2022 (2021: 64.857 miles de libras, 77.184 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2021).

El importe de Otros préstamos de LLAH III asciende a 351.397 miles de euros a 31 de diciembre de 2022 (2021: 466.760 miles de euros).

Adicionalmente, la filial brasileña ANB tiene préstamos con entidades de crédito cuyo saldo al cierre de 2022 asciende a 120.321 miles de euros de deuda no corriente (2021: 0 miles de euros) y 1.289 miles de euros de deuda corriente (2021: 10.922 miles de euros).

20.2.1 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 3.300.000 miles de euros a 31 de diciembre de 2022 (31 de diciembre de 2021: 3.295.630 miles de euros) y su detalle es el siguiente:

– El detalle de los importes pendientes de los préstamos a largo plazo y su tasa de interés media es:

	31/12/2022		31/12/2021	
Entidad financiera	**Saldo**	**Tasa media**	**Saldo**	**Tasa media**
Entidad 1	490.000	0,688 %	475.630	0,259 %
Entidad 2	400.000	0,629 %	425.000	0,531 %
Entidad 3	230.000	0,317 %	290.000	0,317 %
Entidad 4	300.000	0,650 %	300.000	0,650 %
Entidad 5	250.000	0,480 %	250.000	0,365 %
Entidad 6	280.000	0,437 %	280.000	0,314 %
Entidad 7	300.000	0,877 %	300.000	0,293 %
Entidad 8	-	- %	75.000	0,560 %
Entidad 9	150.000	- %	-	- %
Entidad 10	300.000	0,851 %	300.000	0,013 %
Entidad 11	100.000	0,563 %	100.000	0,009 %
Entidad 12	500.000	0,837 %	500.000	- %
TOTAL	**3.300.000**	**0,627 %**	**3.295.630**	**0,388 %**

– A 31 de diciembre de 2022 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 1.952 miles de euros (2021: 2.896 miles de euros) (véase Nota 10).

  Del importe anterior, los saldos correspondientes a la entidad 1, 3 y 4 están sujetos a los mismos covenants establecidos para el préstamo con ENAIRE.

– A 31 de diciembre de 2022 los importes de los préstamos a largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes	Total
Entidad 1	-	-	26.667	26.667	436.666	490.000
Entidad 2	-	400.000	-	-	-	400.000
Entidad 3	60.000	110.000	60.000	-	-	230.000
Entidad 4	-	-	-	-	300.000	300.000
Entidad 5	250.000	-	-	-	-	250.000
Entidad 6	20.000	120.000	20.000	120.000	-	280.000
Entidad 7	100.000	-	200.000	-	-	300.000
Entidad 8	-	150.000	-	-	-	150.000
Entidad 9	300.000	-	-	-	-	300.000
Entidad 10	-	-	100.000	-	-	100.000
Entidad 11	500.000	-	-	-	-	500.000
TOTAL	**1.230.000**	**780.000**	**406.667**	**146.667**	**736.666**	**3.300.000**

El saldo de Deudas con Entidades de crédito de AENA S.M.E., S.A. a corto plazo sin incluir comisiones a 31 de diciembre de 2022 asciende a 88.548 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 633.737 miles de euros), de los cuales 8.548 miles de euros corresponden a intereses devengados pendientes de pago (31 de diciembre de 2021: 3.737 miles de euros provenientes de intereses devengados pendientes de pago), siendo su detalle es el siguiente:

– El detalle de los importes pendientes de los préstamos a corto plazo a 31 de diciembre de 2022 es:

Entidad financiera	2022	2021
Entidad 1	-	225.000
Entidad 2	-	200.000
Entidad 3	20.000	20.000
Entidad 4	-	75.000
Entidad 5	-	50.000
Entidad 6	60.000	60.000
Intereses devengados	8.548	3.737
TOTAL	**88.548**	**633.737**

– A 31 de diciembre de 2022 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 1.066 miles de (2021: 830 miles de euros) (véase Nota 10).

Durante los primeros días de 2022, se amortizaron 500 millones de euros.

20.2.2 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)
Entidad 1	190.000
Entidad 2	160.000
Entidad 3	100.000
Entidad 4	100.000
Entidad 5	100.000
Entidad 6	100.000
Entidad 7	50.000
TOTAL	**800.000**

El vencimiento de esta línea es diciembre de 2025. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2022 ni 2021. 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:

- La evolución crediticia Moody´s y/o Fitch de AENA.
- 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. El 27 de julio de 2022 se ha firmado una nueva Línea de Crédito Sindicada Sostenible (ESG-linked RCF) por importe de 650 millones de euros con el siguiente detalle por entidades:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)
Entidad 1	143.000
Entidad 2	143.000
Entidad 3	143.000
Entidad 4	70.000
Entidad 5	70.000
Entidad 6	40.500
Entidad 7	40.500
TOTAL	**650.000**

El vencimiento de esta línea es el 27 de julio de 2024 con posibilidad de una prórroga de un año más. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2022. El tipo de interés es variable, con un spread inicial (0,4 % anual) sobre el Euribor a 1/3/6 meses.

El *spread* inicial se revisa anualmente en función 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 (MSCI), de manera que, si la puntuación aumenta o disminuye en un 5% respecto de la inicial, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.

3. Según se hacía referencia en la Nota 3, el Grupo dispone de 654.500 miles de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondiente a préstamos BEI e ICO. El vencimiento de la misma es el siguiente:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
BEI	110	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	200	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	95	Máximo 20 años desde desembolso
ICO	250	Octubre de 2031
Total	**655**	

20.2.3 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
"Covenant" Deuda neta/EBITDA	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

A 31 de diciembre de 2022, Luton cumple con las ratios financieras exigidas por las entidades financiadoras.

A 31 de diciembre de 2022, las Deudas de LLAH III con entidades financieras ascienden a 351.397 miles de euros (2021: 466.760 miles de euros), de los cuales 348.021 miles de euros son deuda no corriente (2021: 0 miles de euros) y 3.376 miles de euros son deuda corriente (Nota 3.1.3) (2021: 466.760 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2022 hay un saldo disponible de 80 millones de libras de la facilidad crediticia para el circulante (80 millones al 31 de diciembre de 2021).

20.2.4 Préstamos con accionistas de LLAH III

Según se indica en la Nota 2.2.1), 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.

El 23 de diciembre de 2022, el vencimiento de este préstamo ha sido extendido hasta el 25 de noviembre de 2025.

En respuesta al compromiso adquirido con las entidades financieras para la obtención de la dispensa de ratios financieras, con fecha 5 de agosto de 2020 se formalizó un préstamo por el que los accionistas de Luton (Aena y AMP) se comprometen a facilitar liquidez a Luton por importe de hasta 55 millones de libras. Con fecha 16 de diciembre de 2021 se procedió a novar dicho préstamo reduciendo el importe del préstamo a 40 millones de libras. A cierre del ejercicio 2022, el saldo dispuesto de dicho préstamo es de 20 millones de libras. El 51% de 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 ha tenido una variación de 2.080 miles de euros en el pasivo no corriente durante 2022 (2021: 20.438 miles de euros). En 2022 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 2021 viene motivada por la disposición del nuevo préstamo de accionistas, 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.

20.2.5 Préstamos con entidades de crédito de ANB

El 30 de diciembre de 2021 se firmó un préstamo a largo plazo, por importe de 790.982 miles de reales brasileños con el banco Banco do Nordeste do Brasil (BNB), para financiar parte de las inversiones a realizar en los próximos ejercicios requeridas en el contrato de concesión. Las disposiciones se iniciaron en agosto de 2022. Adicionalmente, se formalizó otro préstamo a largo plazo el 31 de marzo de 2022 por un total de 1.048 millones de reales brasileños con el Banco Nacional De Desenvolvimento Econômico E Social (BNDES). (Nota 3.2.3).

Ambos contratos de financiación están sujetos al cumplimiento de covenants, si bien no suponen un *default* automático sino que imponen determinadas restricciones de la distribución de la remuneración al accionista y la reducción de capital (BNDES) o la obligación de revisar el cronograma de amortización, si el coeficiente fuera inferior a 30%, o de aumentar el saldo de la cuenta de efectivo indisponible, si fuera superior a 70% (BNB):

Ratio	Desde 2022 hasta la fecha de vencimiento, anualmente
EBITDA / (Gastos Financieros +	1,30x
Patrimonio neto/ Activos totales	20%
(Resultado neto – Dividendos +	30% < X < 70%

En 2022, se ha dispuesto del préstamo con BNB un importe de 389 millones de reales brasileños y del préstamo con BNDES un importe de 310 millones de reales brasileños.

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 de 2020) con un plazo de vencimiento de 18 meses (Nota 3.1.1), posteriormente ampliado por 6 meses adicionales. A 31 de diciembre de 2021 el dispuesto de dicho préstamo ascendía a de 70.000 miles de reales brasileños (10.922 miles de euros al tipo de cambio de cierre) con un plazo de vencimiento de 12 meses.

20.3 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 programa venció el 30 de octubre de 2020, y desde este momento, se han venido registrando nuevos programas de pagarés (ECP) con vencimiento anual hasta el vigente actualmente.

El 21 de diciembre de 2022 AENA S.M.E., S.A ha publicado un nuevo Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) al amparo de la nueva Ley 5/2021 del Mercado de Valores, aprobada el 12 de abril de 2021. El programa ha sido admitido a negociación y cotización por un importe máximo de 900.000 miles de euros por el mercado de renta fija AIAF (integrado en el grupo BME) y en las mismas condiciones que el Programa precedente. El vencimiento de este programa es de un año.

A 31 de diciembre de 2022 no se ha emitido papel bajo este nuevo programa (2021: 0 miles de euros).

20.4 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	
	2022	**2021 (*)**
Activos por impuestos diferidos:		
Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	147.975	235.127
Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	90.616	134.413
	238.591	**369.540**
Pasivos por impuestos diferidos:		
Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	51.354	53.909
Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	-	-
	51.354	**53.909**
Activos por impuesto diferido (neto)	**187.237**	**315.631**

(*) Cifras reexpresados

El movimiento en la cuenta de impuestos diferidos ha sido el siguiente:

	Nota	2022	2021 (*)
A 1 de enero		**315.631**	**113.637**
Impuesto cargado/(abonado) en cuenta de resultados	32	(14.161)	26.548
Impuesto cargado/(abonado) en cuenta de resultados por descuentos comerciales de 2021		-	146.057
Impuesto cargado/(abonado) relacionado con componentes del otro resultado global	32	(45.573)	(13.186)
Utilización de créditos		(98.171)	-
Altas créditos BIN y deducciones pendientes de aplicar	32	29.621	53.518
Ajuste por variación tipos impositivos en Inglaterra contra resultado	32	(793)	(9.702)
Diferencias de cambio		7.416	(5.322)
Otros		(6.733)	4.081
A 31 de diciembre		**187.237**	**315.631**

(*) Cifras reexpresadas

Adicionalmente, como consecuencia del cambio de política contable comentado en la Nota 2.1 para el registro de los descuentos a las rentas de arrendamiento comercial, en cuanto a la tributación del Grupo Aena en España, por aplicación de lo establecido en el artículo 11 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades el menor ingreso contable correspondiente a los ejercicios 2020 y 2021 deberá imputarse fiscalmente a dichos ejercicios, instándose para ello la rectificación de las declaraciones correspondientes a dichos años al objeto de que se reconozca en cada uno de ellos los gastos correspondientes y las mayores bases imponibles negativas resultantes por importe total de 158.103 miles de euros, correspondientes al crédito fiscal que surge como consecuencia del ajuste por reexpresión de 2020 por importe de 12.049 miles de euros y al de 2021, por importe de 146.054 miles de euros.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los movimientos habidos durante el ejercicio en los activos y pasivos por impuestos diferidos han sido los siguientes:

Pasivos por impuestos diferidos	Nota	Amortización	Planes de pensiones	Derivados	Otros	Total
A 1 de enero de 2021		**60.531**	**(5.334)**	**(1.083)**	**861**	**54.975**
A 1 de enero de 2021		**60.531**	**(5.334)**	**(1.083)**	**861**	**54.975**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados		(6.205)	1.566	-	(3.450)	(8.089)
Cargo/(abono) en otro resultado global		-	(1.632)	1.088	9	(535)
Cargo/(abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	32	13.476	(887)	-	(2.887)	9.702
Cgo/(abono) a cuenta de pérdidas y ganancias por ajustes año anterior		(156)	-	-	(5.696)	(5.852)
Diferencias de cambio		4.447	(410)	(52)	(277)	3.708
A 31 de diciembre de 2021		**72.093**	**(6.697)**	**(47)**	**(11.440)**	**53.909**
A 1 de enero de 2022		**72.093**	**(6.697)**	**(47)**	**(11.440)**	**53.909**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados		(956)	(1.575)	-	(9.796)	(12.327)
Cargo/(abono) en otro resultado global		-	(1.728)	(1.413)	7.513	4.372
Cargo/(abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	32	1.268	(1.590)	-	1.115	793
Cgo/(abono) a cuenta de pérdidas y ganancias por ajustes año anterior		1.653	923	(1.055)	3.232	4.753
Diferencias de cambio		(10)	54	(95)	(95)	(146)
A 31 de diciembre de 2022		**74.048**	**(10.613)**	**(2.610)**	**(9.471)**	**51.354**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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 2021	**52.523**	**2.910**	**33.103**	**33.775**	**(9.439)**	**18.512**	**8.018**	**29.210**	**168.612**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(8.124)	2.454	-	23.805	(179)	167.358	32.217	503	218.034
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(13.731)	-	10	-	-	-	(13.721)
Otros (**)	(25)	(602)	-	(8)	(1.136)	-	-	-	(1.771)
Diferencias de cambio	(17)	6	-	(1.657)	-	33	-	21	(1.614)
A 31 de diciembre de 2021	**44.357**	**4.768**	**19.372**	**55.915**	**(10.744)**	**185.903**	**40.235**	**29.734**	**369.540**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	(14.441)	4.566	-	(12.544)	(570)	-	29.621	(3.499)	3.133
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(42.895)	-	(86)	-	-	1.780	(41.201)
Utilización créditos en el ejercicio	-	-	-	-	-	(28.901)	(69.270)	-	(98.171)
Otros (**)	172	(713)	-	-	-	1.191	(586)	(2.045)	(1.981)
Diferencias de cambio	(172)	73	-	7.323	-	-	-	47	7.271
A 31 de diciembre de 2022	**29.916**	**8.694**	**(23.523)**	**50.694**	**(11.400)**	**158.193**	**-**	**26.017**	**238.591**

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 4.668 miles de euros (2021: 11.671 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido, en aplicación del derecho a deducción establecido por Ley 27/2014, una vez considerados la no utilización durante 2022 ni 2021 (ver tabla de deducciones más adelante).
(**) Recoge principalmente el efecto de la liquidación definitiva de los Impuestos sobre Sociedades de 2021 y 2020 presentada en 2022 y 2021.
(***) Cifras reexpresadas

Tal y como se indica anteriormente, como consecuencia del cambio de criterio contable que ha tenido lugar en el ejercicio 2022 y que ha sido aplicado de forma retrospectiva (Nota 2.1)) en las cifras reexpresadas de los créditos fiscales por bases imponibles negativas de pendientes de compensación, se han reconocido los correspondientes al crédito fiscal que surge como consecuencia del ajuste por reexpresión de 2020 por importe de 12.049 miles de euros y al de 2021, por importe de 146.054 miles de euros.

La recuperación de los saldos de activos por impuesto diferido depende de la obtención de beneficios fiscales suficientes en el futuro. En el contexto actual, a la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, la recuperación de los activos por impuestos diferidos en el Grupo no se ha visto afectada y los Administradores de la Sociedad Dominante consideran que las previsiones de beneficios futuros de las distintas sociedades de AENA cubren los necesarios para recuperar estos activos

En el ejercicio 2022 las siguientes deducciones, generadas y no aplicadas durante los años 2022 y 2021, y activadas durante este ejercicio, han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades al obtenerse base imponible positiva, por lo que no permanecen como importes pendientes de uso en ejercicios futuros al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente a 31.12.2021	Importe reconocido en 2022	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2022
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)	2020	2035	7.035	-	7.035	-
	2021	2036	28.877	-	28.877	-
	2022	2037	-	29.579	29.579	-
Deducción por inversiones en I+D+I (2)	2020	2038	412	-	412	-
	2021	2039	1.745	(885)	860	-
	2022	2040	-	21	21	-
Deducción por donaciones (2)	2020	2030	970	-	970	-
	2021	2031	29	299	328	-
	2022	2032	-	21	21	-
Deducción doble imposición internacional	2020		689	-	689	-
	2021		478	-	478	-
	2022			950	950	
Subtotal			**40.235**	**29.985**	**70.220**	**-**
Deducción 30 % Amortización (3)			4.668	2.335	7.003	-
Total			**44.903**	**32.320**	**77.223**	**-**

(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 2021 y 2020, no minoran el gasto por impuesto de dichos periodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Nota 32).

En el ejercicio 2021 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 a 31.12.2020	Importe reconocido en 2021	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2021
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos (2)	2020	2035	7.191	(156)	-	7.035
	2021	2036	-	28.877	-	28.877
Deducción por inversiones en I+D+I (2)	2020	2038	135	277	-	412
	2021	2039		1.745	-	1.745
Deducción por donaciones (2)	2020	2030	3	967	-	970
	2021	2031	-	29	-	29
Deducción doble imposición internacional	2020	2030	689		-	689
	2021	2031		478	-	478
Subtotal			**8.018**	**32.217**	**-**	**40.235**
Recuperación 30 % no deducibilidad (3)			2.335	2.333	-	4.668
Total			**10.353**	**34.550**	**-**	**44.903**

(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 2333 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	
	Nota	2022	2021
Obligaciones en balance para:			
- Premios de permanencia		6.324	8.660
- Premios de jubilación anticipada		445	787
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL		-	11.032
Pasivos por prestaciones a los empleados		**6.769**	**20.479**
Total pasivos en balance		**6.769**	**20.479**
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación:	**28**		
- Premios de permanencia		636	637
- Premios de jubilación anticipada		42	41
- Planes de pensiones de aportación definida		6.153	4.664
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL		-	1.225
		6.831	**6.567**
Recálculo de valoraciones para:			
- Premios de permanencia	22.1	(2.391)	(4)
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	22.4	2.059	6.526
- Premios de jubilación anticipada	22.2	(345)	10
		(677)	**6.532**

22.1 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. EL Grupo 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:

	2022	2021
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	6.324	8.660
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	6.324	8.660
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	-	-
Pasivo reconocido en el estado de situación financiera	**6.324**	**8.660**

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 2021	**8.973**
Gasto/(Ingreso) por intereses	14
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	631
	645
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(272)
	(272)
- Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	(686)
A 31 de diciembre de 2021	**8.660**
Gasto/(Ingreso) por intereses	44
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	592
	636
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(2.391)
	(2.391)
- Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	(581)
A 31 de diciembre de 2022	**6.324**

El gasto contable estimado relativo a los premios de permanencia para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022 asciende a 636 miles de euros (2021: 380 miles de euros). El importe de gasto contable esperado correspondiente a estos premios a lo largo del año 2023 asciende a 627 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 13,20 años (2021: 10,82 años).

22.2 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 2022 ha sido el siguiente:

	Valor actual de obligación
A 31 de diciembre de 2021	**787**
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	(345)
	(345)
Extornos (Primas)	
- Extornos	-
Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	**(38)**
A 31 de diciembre de 2022	**446**

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año 2021 fue el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones
A 31 de diciembre de 2020	**796**
Gasto/(Ingreso) por intereses	1
Rendimiento esperado fondos afectos	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	41
	42
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	10
	10
Extornos (Primas)	
- Extornos	-
Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	**(61)**
A 31 de diciembre de 2021	**787**

22.3 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, 2020, 2021 y 2022 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, 2.444, 1.965 y 1.977 miles de euros, respectivamente.

22.4 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 convirtieron 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 2022 ha sido de 12.551 miles de euros (2021: 25.748 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 2021	**216.124**
Gasto/(Ingreso) por intereses	3.776
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	-
	3.776
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(75.232)
- Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	(9.755)
	(84.987)
Diferencias de conversión	(8.022)
Aportaciones al Plan por la empresa (*)	965
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	(5.436)
- Gastos de administración	(965)
A 31 de diciembre de 2022	**121.455**

(*) Por costes de administración

	Valor razonable de los activos del Plan
A 31 de diciembre de 2021	**(205.092)**
Gasto/(Ingreso) por intereses	(3.685)
Rendimiento fondos afectos	84.646
	80.961
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-
Impacto del requisito de financiación mínima	-
Diferencias de conversión	7.868
Aportaciones al Plan por la empresa	(11.586)
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	5.429
- Gastos administración	965
A 31 de diciembre de 2022	**(121.455)**
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	

Los compromisos de prestación definida reconocidos en el estado de situación financiera consolidado en 2021, 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 2020	**183.985**
Gasto/(Ingreso) por intereses	2.370
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	-
	2.370
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	9.016
- Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	11.916
	20.932
Diferencias de conversión	13.297
Aportaciones al Plan por la empresa (*)	1.225
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	(4.460)
- Gastos de administración	(1.225)
A 31 de diciembre de 2021	**216.124**

(*) Por costes de administración

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Valor razonable de los activos del Plan
A 31 de diciembre de 2020	**(157.811)**
Gasto/(Ingreso) por intereses	(2.180)
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	(14.406)
	(16.586)
Recálculo de valoraciones:	
Impacto del requisito de financiación mínima	-
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	-
Diferencias de conversión	(11.849)
Aportaciones al Plan por la empresa	(24.523)
Contribuciones de participantes en el Plan	-
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	4.452
- Gastos administración	1.225
A 31 de diciembre de 2021	**(205.092)**
Provisiones para pensiones y obligaciones similares	**11.032**

Las cantidades reconocidas en la Cuenta de Pérdidas y Ganancias son las siguientes:

Imputaciones a resultados	2022	2021
Gasto/(Ingreso) por intereses	92	190
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	965	1.225
Cargo total en cuenta de pérdidas y ganancias	**1.057**	**1.415**

Los activos del plan, expresados en porcentaje sobre el valor razonable total de los activos son los siguientes:

Activos del plan	2022	2021
Acciones	-%	- %
Renta Fija en Bonos calificados de inversión	- %	- %
Fondos de Inversión	92 %	83 %
Efectivo	8 %	17 %

- (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:

	2022	2021
Rentabilidad activos afectos por encima de rentabilidad esperada	84.646	(14.406)
Hipótesis financieras	(82.880)	3.986
Cambios en hipótesis demográficas	(121)	3.232
Experiencia	7.769	1.799
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	(9.755)	11.916
A 31 de diciembre	**(341)**	**6.527**

Al cierre del ejercicio 2022 no se produce déficit en el pasivo neto (2021: déficit de 11.032 miles de euros), disminuyendo principalmente como consecuencia de cambios en las hipótesis financieras, sin cambios significativos en las hipótesis demográficas. Esta disminución se ha visto compensada por el requisito de la financiación mínima.

La tasa de descuento empleada en diciembre de 2022 (4,75%) ha sido significativamente superior a la empleada en el ejercicio anterior (1,80%), debido principalmente al aumento en la prima de riesgo. El aumento en la tasa de descuento supone un menor valor actual de la obligación devengada.

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	0,50 %	8.907	9.696
Tasa de inflación	0,50 %	9.471	8.907

El Plan de contribuciones para la compensación del déficit es revisado cada tres años con cada valoración formal actuarial. La última valoración actuarial, referida al 31 de marzo de 2020, arrojaba un déficit del plan de 38.000 miles de GBP.

En 2020, con objeto de paliar los efectos de la importante reducción de actividad, el subgrupo Luton definió un plan de contingencia con el objetivo de asegurar su liquidez en el que, entre otras medidas, se acordó con las entidades fideicomisarias del Plan de prestación definida un diferimiento del pago de las aportaciones comprometidas para 2020 y primer semestre de 2021. Conforme a este acuerdo durante 2022 se aportaron 7,5 millones de libras y al cierre del ejercicio quedan pendientes los siguientes pagos adicionales para completar la financiación del plan de pensiones:

	2023	**2024**	**2025**	**2026**	**Siguientes**
Plan de pensiones de aportación definida (Miles GBP)	1.880	-	-	-	-

Se han efectuado todas las contribuciones establecidas en dicho Plan hasta el 31 de diciembre de 2022 y se han acordado contribuciones al Plan hasta el 31 de marzo de 2023 por un total de 9,1 millones de libras en 5 pagos de 1,9 millones de libras, más los pagos mensuales de los costes de administración, estimados en 40 mil libras.

23. Provisiones y contingencias

23.1 Provisiones

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2022 y 2021 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 2022	**105.518**	**14.531**	**5.659**	**5.972**	**7.916**	**1.234**	**140.830**
Dotaciones	5.097	6.650	472	-	42.357	441	55.017
Reversiones/Excesos	(36.769)	(6.164)	(1.857)	(317)	(261)	-	(45.368)
Aplicaciones	(10.372)	(1.034)	1.154	-	(17.876)	(2)	(28.130)
Diferencias conversión	(49)	-	-	-	(21)	-	(70)
A 31 de diciembre de 2022	**63.425**	**13.983**	**5.428**	**5.655**	**32.115**	**1.673**	**122.279**

	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 2021	**72.280**	**17.830**	**8.153**	**7.658**	**15.481**	**3.054**	**124.456**
Dotaciones	49.022	5.525	35	1	60.946	252	115.781
Reversiones/Excesos	(8.210)	(8.381)	(2.091)	(1.687)	(1.768)	(2.062)	(24.199)
Aplicaciones	(7.645)	(443)	(438)	-	(67.141)	(10)	(75.677)
Diferencias conversión	71	-	-	-	398	-	469
A 31 de diciembre de 2021	**105.518**	**14.531**	**5.659**	**5.972**	**7.916**	**1.234**	**140.830**

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021
No corriente	66.748	104.809
Corriente	55.531	36.021
Total	**122.279**	**140.830**

23.1.1 Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 61.354 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 103.373 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 (2021: 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 2022 se recogen también los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por Aena para su consumo, por un importe de 671 miles de euros (2021: 745 miles de euros), que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2022, realizada con base en las emisiones realmente producidas durante 2021 (ver Nota 26).

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022, se han dotado 4.923 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento, de los cuales 866 miles de euros se corresponden al coste financiero. En el cálculo de la provisión se ha utilizado un coste medio unitario de 7.560 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 23.323 euros/vivienda debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 7 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 4.949 euros/vivienda). La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

En el ejercicio 2021, se dotaron 48.570 miles de euros por la inclusión de tres nuevos planes de aislamiento acústico para los aeropuertos de Vitoria, Tenerife Sur y Lanzarote. En el caso del Aeropuerto de Vitoria el plan de aislamiento acústico se requiere en la Resolución de 21 de enero de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto "Cambios operacionales aeropuerto de Vitoria". En el caso de los aeropuertos de Tenerife Sur y Lanzarote el plan de aislamiento acústico forma parte del plan de acción de las servidumbres acústicas aprobadas por el Real Decreto 92/2021, de 9 de febrero y el Real Decreto 783/2021, de 31 de agosto. En el cálculo de la provisión se ha utilizado un coste medio unitario de 11.484 euros/vivienda (excepto para el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se ha estimado un coste de 26.839 euros debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 8 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 5.200 euros/vivienda).

La reversión acontecida durante el ejercicio 2022 por importe de 36.769 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda, en cada uno de los aeropuertos, respecto al 2021. En este sentido, los importes medios se han fijado en 7.560 euros/vivienda (excepto para el caso del

aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 23.323 euros/vivienda debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 7 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 4.949 euros/vivienda), siendo en el 2021 de 11.484 euros/vivienda, 26.839 euros/vivienda y 5.200 euros/vivienda, respectivamente. Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión. En cualquier caso, esta reducción es debida únicamente al alcance de las actuaciones que ha sido necesario realizar, dado que los precios aplicados se mantienen sin variación al estar sujetos al Acuerdo Marco aprobado en el año 2016.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2021 por importe de 8.210 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda para cuatro aeropuertos de la red que ha pasado de 8.943 euros/vivienda a 5.200 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 no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

23.1.2 Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los directores del Grupo 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 2022 y 2021 los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, así como a reclamaciones laborales y otras efectuadas por empresas contratistas.

Durante el ejercicio 2022 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 6.650 miles de euros (2021: 5.525 miles de euros), han correspondido, principalmente, a reclamaciones de intereses de demora por 2.686 miles de euros (2021: 762 miles de euros), a reclamaciones por acuerdos de colaboración por 1.175 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por importe de 2.676 miles de euros. (2021: 3.447 miles de euros).

Durante el ejercicio 2022 las reversiones, por un importe total de 6.164 miles de euros, se producen por la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales por un importe de 3.042 miles de euros, y otros riesgos, destacando entre ellos reclamaciones efectuadas por compañías aéreas que han ascendido a 2.449 miles de euros. Las reversiones se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe de "Provisiones de Personal" o “Exceso de provisiones”, según su naturaleza.

Durante el ejercicio 2021, las reversiones por un importe total de 8.381 miles de euros, se producen por la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales y otros riesgos, destacando las correspondientes a reclamaciones comerciales que han ascendido a 5.523 miles de euros. Las reversiones se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, principalmente en el epígrafe “Exceso de 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.

23.1.3 Provisiones para impuestos

Dentro de este 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.

23.1.4 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 2022 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a contenciosos relacionados con expropiaciones de terrenos, destacando el aeropuerto de Vigo. El conjunto de estos procedimientos ha dado lugar a una provisión por importe de 5.655 miles de euros, de los cuales 4.712 miles de euros corresponden a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 942 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2022, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (2021: 5.972 miles de euros, de los cuales 4.956 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio y 1.016 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2021, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Las reversiones realizadas durante el ejercicio 2022 son consecuencia, principalmente, de resoluciones favorables a los intereses de Aena, destacando la reversión de la provisión del aeropuerto de La Palma. De los 317 miles de euros revertidos, 244 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 73 mil euros, se han abonado a resultados (en su día se dotaron contra gasto por intereses de demora de expropiaciones) (2021: 1.405 miles de euros revertidos se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 282 mil euros, se han abonado a resultados).

El ingreso financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2022, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, ha ascendido a 73 miles de euros (31 de diciembre de 2021: ingreso financiero de 282 miles de euros).

23.1.5 Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge, principalmente, la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros de Aena, 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.

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, para la temporada de invierno 2021, el Consejo de Administración aprobó el incentivo extraordinario de recuperación de operaciones aplicable entre noviembre 2021 y marzo 2022, en el que se reembolsó la tarifa media mensual de aterrizaje de las operaciones que superaron el umbral del 75%, en referencia a las operaciones realizadas en los meses equivalentes de la temporada de 2019, por el porcentaje de recuperación que corresponda a cada aerolínea.

Para el año 2022, el Consejo de Administración de Aena aprobó el incentivo comercial extraordinario para vuelos a la Isla de La Palma. El incentivo consistiría en un 100% de reembolso por el importe de la tarifa de utilización de infraestructuras (pasajero) en todos los vuelos que tengan lugar desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022, con origen en el Aeropuerto de La Palma y destino a la península, Islas Baleares, o a un destino internacional.

Para la temporada de verano 2022, el Consejo de Administración de Aena aprobó el incentivo comercial de incremento del tráfico de pasajeros. Este incentivo estará en vigor desde el día 1 de abril hasta el día 31 de octubre de 2022. El incentivo reembolsa la tarifa media aplicada a los pasajeros comerciales de salida que ésta transporte siempre que el número de pasajeros de salida que transporte la compañía supere los umbrales definidos por zonas geográficas. La programación de

asientos al finalizar la temporada debe haber igualado o superado el "umbral de asientos programados" EOS (End Of Season) respecto a HBD (Historic Baseline Date).

Para la temporada de verano 2022 e invierno 2022 el Consejo de Administración de Aena también aprobó el incentivo por las operaciones regulares comerciales de helicópteros con origen en los helipuertos de Ceuta y Algeciras. Las compañías aéreas tendrán derecho a un incentivo por mantenimiento de los pasajeros transportados en las rutas operadas desde los helipuertos de Algeciras y Ceuta. El incentivo se cifrará en un importe equivalente al 50% de la cuantía media de la prestación pública por salida de pasajeros y de seguridad de la compañía en la ruta, y se aplicará al número total de pasajeros comerciales de salida de la ruta en cuestión, siempre y cuando en la ruta se mantenga, al menos, el 75% de los pasajeros de salida transportados en la temporada análoga anterior. La compañía deberá mantener en el helipuerto correspondiente, al menos el 75 por ciento de los pasajeros registrados en la temporada análoga anterior.

Para la temporada de invierno 2022, el Consejo de Administración de Aena aprobó una prórroga del incentivo en vigor para la temporada de verano 2022, que se aplicará entre el 1 de noviembre 2022 y el 31 de marzo de 2023. Las compañías que cumplan las condiciones requeridas sobre programación de asientos y factor de ocupación podrán beneficiarse de un reembolso en su tarifa media de pasajero.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 41.308 miles de euros en el ejercicio 2022 (neta de la reversión de 46 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 59.037 miles de euros en el mismo período de 2021 (neta de la reversión de 1.768 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores). En las cifras del 2021 se refleja el ajuste registrado en ese ejercicio en la provisión de incentivos por crecimiento debido a que, como consecuencia de la drástica disminución del tráfico de pasajeros ocasionada por la pandemia, muchas aerolíneas dejaron de cumplir los requisitos necesarios para devengarlos.

Por otra parte, se han producido aplicaciones de 17.838 miles de euros contra esta provisión de incentivos a compañías aéreas durante el ejercicio 2022 (2021: 58.284 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2022 el saldo de la cantidad provisionada por los anteriores conceptos asciende a un importe de 31.152 miles de euros (2021: 7.682 miles de euros).

Por otra parte, en este epígrafe también se recoge una provisión por el desmantelamiento del aparcamiento que se está construyendo en las inmediaciones del edificio de Piovera, en Madrid (España), por un importe de 450 miles de euros. Dicho aparcamiento revertirá al Ayuntamiento de dicha ciudad una vez finalice el periodo de arrendamiento, estando previsto que entre en funcionamiento durante 2023.

Asimismo, se ha registrado en este ejercicio 2022 una provisión por importe de 476 miles de euros de la filial ANB para cubrir posibles contingencias relacionadas con el Plan de Inversiones, y se ha revertido el total de la provisión de la filial LLAH III, para cubrir posibles contingencias derivadas de las modificaciones contractuales como consecuencia del impacto de la COVID-19 (2021: 217 miles de euros).

23.1.6 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), para la reposición de las inversiones. En el ejercicio 2022 se ha dotado 410 miles de euros (2021: 228 miles de euros), junto con el efecto financiero por importe 31 miles de euros (2021: 24 miles de euros).

Como consecuencia de la adenda al contrato de concesión formalizada el pasado 27 de diciembre de 2021, conforme al Plan Económico Financiero actualizado, el volumen de inversiones comprometidas en la infraestructura durante todo el periodo concesional se adapta a las nuevas circunstancias y proyecciones de negocio. Ello ha supuesto una reducción en la inversión cuantificada en, aproximadamente, un 40% para todo el periodo concesional. Como consecuencia de la disminución de las inversiones previstas en reposición, en el ejercicio 2021 se registró un exceso de provisión por actuaciones necesarias para revertir la infraestructura por importe de 2.062 miles de euros en la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta (Nota 3.1.1).

23.2 Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2022 y 2021 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.

23.2.1 Actividades comerciales

- Respecto a los principales litigios a 31 de diciembre de 2022, 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 a AENA, sociedad dominante, 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. El 21 de junio de 2022 tuvo lugar la celebración de la vista del juicio y, mediante sentencia de fecha 16 de septiembre de 2022, el Juzgado de Primera Instancia nº 50 de Madrid, desestimó íntegramente la demanda con imposición de costas a la demandante. Esta sentencia no es firme y frente a la misma CEMUSA ha interpuesto recurso de apelación. 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, 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, 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 los mismos, algunos arrendatarios plantearon reclamaciones con base en 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.

  Desde la fecha de inicio de la controversia judicial hasta el cierre del período, han sido notificadas 82 demandas y se han dictado 26 sentencias: 22 estimatorias parciales de las pretensiones de los demandantes, 2 estimatorias totales y 2 desestimatorias. Además, se han dictado autos de medidas cautelares en 59 procedimientos de los cuales 12 contienen un pronunciamiento parcial, 28 son desfavorables para AENA y 19 desestiman las medidas solicitadas, siendo favorables a los intereses de Aena.

  Con fecha 3 de octubre de 2021 entró en vigor la Disposición Final Séptima (DF7) de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera. La norma contiene una regulación por la que se modifican automática y retroactivamente los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por Aena con el fin de conseguir el reequilibrio de los contratos vigentes.

  La DF7, por tanto, es una norma aplicable a gran parte de los contratos de arrendamiento objeto de los diferentes procedimientos judiciales que se están tramitando, pues éstos tienen por finalidad esa misma modificación de los contratos en aplicación de la cláusula "rebus sic stantibus". Por ello, la DF7 necesariamente debe ser considerada por los diferentes órganos judiciales para resolver la citada controversia judicial. Sin embargo, Aena, tras consultar con profesionales del Derecho de reconocido prestigio, entiende que la DF7 es inconstitucional, por lo que no debe ser aplicada por los jueces y tribunales para resolver los conflictos judicializados.

  Puesto que Aena carece de legitimación para la interposición de un recurso de inconstitucionalidad contra la DF7, tan sólo podrá hacer valer su inconstitucionalidad mediante las correspondientes cuestiones de inconstitucionalidad en el marco de los procesos judiciales en los que su aplicación resulte determinantes para el fallo. El planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad no es un derecho de la parte que la plantea, sino una facultad del juez o tribunal. En el presente caso, su planteamiento, habida cuenta del impacto de la DF7 en los casos en curso, debido a los ingresos dejados de percibir por Aena, estaría sólidamente justificado.

  A consecuencia de lo expuesto y respecto a los litigios en curso, Aena está solicitando al órgano judicial que, previo a resolver la cuestión de fondo en discusión, plantee una cuestión de inconstitucionalidad al amparo del art. 35 Ley Orgánica del Tribunal Constitucional. Hasta el 31 de diciembre de 2022, se ha solicitado en 56 procedimientos, pero de las resoluciones que hasta esta fecha se han notificado al respecto, ningún órgano judicial ha elevado aún la cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional, aunque la petición puede volverse a reproducir en posteriores instancias.

  Si el órgano judicial accediera a lo solicitado suspenderá la resolución del procedimiento y elevará una cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional. Una vez planteada una cuestión de inconstitucionalidad en cualquiera de los procedimientos judiciales pendientes, lo razonable sería que el resto de juzgados y tribunales eleven nuevas cuestiones o que los asuntos no se resuelvan hasta que el Tribunal Constitucional haya decidido sobre la constitucionalidad de la ley.

  De las 26 sentencias a las que anteriormente se hizo referencia, 22 de ellas se han dictado tras la entrada en vigor de la DF7 y 20 reconocen la aplicación de este precepto, básicamente por entender que con su entrada en vigor ha quedado sin efecto la necesidad de resolver sobre si ha existido un cambio de circunstancias en el contrato que pudieran motivar una estimación de la demanda en orden a reequilibrar las condiciones económicas del contrato. Las dos sentencias que no aplican la DF7, una hace una similitud de la norma acotando al 2020 y 2021 el ajuste de la renta y otra no se pronuncia expresamente sobre esta cuestión (arrendamiento destinado a la actividad de cambio de moneda), y ajusta la renta a una

tasa de esfuerzo del 12%. Además, 9 juzgados de instancia han dictado autos de archivo por considerar que tras la entrada en vigor de la DF7 se alcanza el pretendido equilibrio contractual perseguido por la parte actora, dándose satisfacción a sus pretensiones y dan por terminado los procedimientos por carencia sobrevenida de objeto de la demanda. Todos estos autos han sido recurridos por Aena.

De las sentencias que han sido recurridas en apelación, se han resuelto cuatro recursos:

- Sentencia de 2 de mayo de 2022 de la Audiencia Provincial de Palma, que mantiene lo dispuesto en instancia (estimación parcial de la demanda). Aena ha interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo contra esta sentencia.
- Sentencia de 19 de mayo de 2022 de la AP Madrid (ZEA RETAIL) que estima el recurso de apelación de Aena, al declarar que no cabe la aplicación de la "rebus sic stantibus" a contratos ya extinguidos. Esta sentencia es firme.
- Sentencia de 29 de julio de 2022 de la Audiencia Provincia de A Coruña (AIRFOODS) que desestima el recurso de apelación interpuesto por Aena y confirma la sentencia de instancia. El Tribunal considera que la juez de instancia llega en su resolución a la misma solución que la DF7. Contra esta sentencia Aena ha interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo.
- Sentencia de 2 de diciembre de 2022 dictada por la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca (Secc 4). La sentencia de instancia se dictó en julio de 2021, antes de la entrada en vigor de la DF7ª. La Audiencia Provincial desestima el recurso de AENA y estima parcialmente el recurso de AIRFOODS, en el sentido de acordar que los contratos suscritos entre las partes deben adaptarse a lo establecido en la DF 7ª. Contra esta sentencia Aena ha interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo.

A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, el Grupo estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios podrían llegar a suponer como máximo entre 30 ó 40 millones de euros.

23.2.2 - Otras contingencias

- Con fecha 3 de febrero de 2022, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ("CNMC") notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto instado por IATA España y Ryanair DAC frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena de 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para 2022.

  El 24 de marzo de 2022 la CNMC resolvió desestimar dichos conflictos y declaró aplicable la actualización aprobada por el Consejo de Administración de Aena ("Resolución de 24 de marzo").

  El 18 de mayo de 2022, la CNMC notificó a Aena, el emplazamiento para que procediera a comparecer ante la Audiencia Nacional en relación con el recurso contencioso-administrativo número 8/960/2022, interpuesto por Ryanair DAC contra la Resolución de 24 de marzo de 2022.

  Con fecha 13 y 14 de junio de 2022 IATA España y Aena se personaron en el procedimiento mencionado.

  Asimismo, con fecha 17 y 18 de mayo de 2022 la CNMC notificó a Aena el emplazamiento para que procediera a comparecer ante la Audiencia Nacional en relación con los recursos contenciosos-administrativos número PO 8/770/2022, PO 8/787/2022, PO 8/786/2022, interpuestos por Ryanair DAC, Lufthansa y Emirates, respectivamente.

  Estos recursos se presentan frente a la Resolución de la CNMC de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena en el ejercicio 2022 de fecha 17 de febrero de 2022.

  Con fecha 30 de mayo de 2022 Aena procedió a personarse en los tres procedimientos.

  A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, los procedimientos 8/960/2022 y 8/770/2022 se encuentran pendientes de resolución por parte de la Audiencia Nacional. Las Dirección de la Sociedad dominante considera que la resolución de estos procedimientos no tendría impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.

  En cuanto a los procedimientos PO 8/787/2022 y PO 8/786/2022 ambos han caducado al no haberse interpuesto las correspondientes demandas por parte de las mencionadas compañías.

  Por otra parte, a la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) se le han notificado diversos recibos referentes al cobro del "Impuesto Predial e Territorial Urbano" (IPTU), asimilado al tributo español sobre bienes inmuebles, de los períodos 2020, 2021 y 2022, de los Aeropuertos Internacionales de Maceió/Zumbi dos Palmares, Campina Grande y Aracajú, por un importe de aproximadamente 2,4 millones de euros. En todos los casos, ANB ha interpuesto recursos administrativos que suspenden la exigibilidad de los créditos, alegando, que ANB no es el obligado tributario en el ejercicio

2020, ejerciendo la posesión precaria del inmueble, dado que el Gobierno Federal es el propietario de los terrenos. Se está a la espera de la resolución de los mencionados recursos, considerando que su riesgo es posible.

En materia de riesgos laborales, ANB es parte en varios juicios laborales, cuyo objeto mayoritariamente son solicitudes de condena subsidiaria, derivadas de contratos de servicios (tercerización), por un importe de aproximadamente 440 mil euros, todos los casos con riesgos clasificados entre remoto o posible.

23.3 Activos contingentes

23.3.1 Recursos contra Resoluciones de la CNMC de 11 de diciembre de 2019

Con fecha 7 de febrero de 2020, Aena interpuso contra dos Resoluciones de la CNMC dos recursos contenciosos administrativos ante la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional. 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 irrogado 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 24 de junio de 2022 la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional dictó sentencia, notificada el 27 de julio, por la que desestima el recurso contencioso administrativo presentado por Aena.

Esta sentencia no se ha recurrido en casación.

2. PO 119/2020: Este recurso 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 presentado en el marco del PO 121/2020, 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.

Con fecha 21 de febrero de 2022 la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional dictó sentencia, notificada el 28 de marzo, por la que desestima el recurso contencioso administrativo presentado por Aena.

Esta sentencia no se ha recurrido en casación.

23.3.2 Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

Con fecha 8 de marzo de 2021, Aena solicitó a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la modificación del DORA 2017-2021, al considerar la concurrencia de los requisitos previstos en el artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, para reconocer el desequilibrio económico previsto en dicha norma, puesto que la pandemia COVID-19 constituye un hecho excepcional e imprevisible y ha ocasionado una reducción de más de un 10% del tráfico aéreo, como se establece en el citado artículo.

Mediante resolución de 16 de diciembre de 2021 la DGAC acordó no iniciar el procedimiento de modificación del DORA al no apreciar la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y no haber observado elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada. Ante esta denegación, Aena interpuso recurso de alzada, el cual ha sido igualmente desestimado por la Secretaría General de Transportes y Movilidad con fecha 23 de marzo de 2022.

Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, por lo que ha iniciado un proceso que continúa en tramitación en el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Esta solicitud de modificación está en línea, además, con las medidas adoptadas por los reguladores de diversos países europeos en los que se ha reconocido el desequilibrio económico sufrido por los gestores aeroportuarios con motivo de esta crisis sanitaria.

24. Subvenciones

El detalle y movimiento de este epígrafe a 31 de diciembre de 2022 y 2021 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	2022	2021
1 de enero	**425.381**	**460.628**
Adiciones	4.806	284
Otros	-	(6)
Imputaciones a resultados	(34.466)	(35.525)
31 de diciembre	**395.721**	**425.381**

Las altas del ejercicio 2022 se corresponden con derechos de emisión de gases de efecto invernadero de asignación gratuita correspondientes al aeropuerto de Barcelona- El Prat y el cobro recibido de la Junta de Castilla y León por un terreno del aeropuerto de Burgos.

Las altas del ejercicio 2021 se corresponden con derechos de emisión de gases de efecto invernadero de asignación gratuita correspondientes al aeropuerto de Barcelona- El Prat.

El desglose de este saldo entre la parte corriente y no corriente es el siguiente (en miles de euros):

	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021
No corriente	364.599	391.933
Corriente	31.122	33.448
Total	**395.721**	**425.381**

Las subvenciones corresponden, principalmente, a recursos otorgados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias. Han sido varios por programas operativos, todos quinquenales, desde el año 1993 hasta el 2007 (a.i.), y los fondos se encuentran cobrados en su totalidad. El coste bruto de los activos en uso afectos a estas subvenciones es de 2.384 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2021: 2.384 millones de euros).

El detalle de las subvenciones brutas por programas operativos que han sido cobradas durante el ejercicio 2022 y 2021 es el siguiente:

	Miles de euros	
	2022	2021
Subvención terreno Aeropuerto de Burgos	4.685	-
Subvención depuradora Aeropuerto de Menorca	192	192
Total Fondos Feder Cobros	**4.877**	**192**

Al cierre del ejercicio 2021 y 2022 el Grupo considera cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

25. Otros pasivos a largo plazo

	Pasivo Largo plazo	
	2022	2021
Fianzas y otros	13.185	14.821
Total	**13.185**	**14.821**

26. 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 2022 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 567,1 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 305,7 millones de euros (2021: inversiones por 594,9 millones de euros y amortizaciones por 289,7 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas por el Grupo durante el ejercicio 2022, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio del Grupo 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 del Grupo, se detallan, por aeropuerto, a continuación:

	Miles de euros	
	2022	**2021**
Palma Mallorca	5.673	659
Madrid/Barajas	2.537	8.322
Alicante	2.513	3.732
Ibiza	2.208	648
Tenerife Sur	693	23.203
Menorca	475	37
A Coruña	450	31
Gran Canaria	437	373
Lanzarote	428	11.887
Málaga	425	630
Jerez	343	51
Valencia	340	1.247
Bilbao	333	2.618
Resto Aeropuertos	2.959	6.029
Total	**19.814**	**59.467**

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2022 y 2021 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2022	**2021**
Reparaciones y conservación	(9.387)	(10.351)
Servicios profesionales independientes	(2.791)	(2.805)
Otros servicios medioambientales	(4.132)	(2.883)
Total	**(16.310)**	**(16.039)**

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 2022 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico se han insonorizado un total de 27.574 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2021: 25.711 viviendas), destacando las 12.922 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2021: 12.919 viviendas), 3.180 en Alicante-Elche (2021: 2.998 viviendas), 3.953 viviendas en Valencia-Manises (2021: 2.758 viviendas), 1.681 en Bilbao (2021: 1.580), 1.099 en Tenerife Norte (2021: 1.093 viviendas), 1.176 en Palma de Mallorca (2021: 1.031), y 814 en Málaga-Costa del Sol (2021: 814 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.

26.1 Información sobre derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Hasta enero de 2022, el Grupo contaba con 8 aeropuertos afectados por la normativa del Régimen del Comercio de Derechos, que eran Josep Tarradellas Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca, Alicante- Elche Miguel Hernández, Valencia, Málaga- Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur. A partir del 01/01/2021 entró en vigor la exclusión del Régimen para los aeropuertos de Miguel Hernández Alicante- Elche, Valencia, Málaga- Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur, por cumplir los condicionantes de la ley para su obtención. De forma que estos aeropuertos sólo están obligados realizar el Informe anual de emisiones y someterlo a verificación, para demostrar a los organismos competentes que siguen siendo instalaciones de bajas emisiones, y que, por tanto, continúan cumpliendo los requerimientos de la exclusión concedida. Por tanto, en 2022 (con asignación, compra y entrega de derechos en 2022) solo quedan dos aeropuertos de la red en el Régimen de Comercio de Derechos de emisión: Barcelona y Palma de Mallorca. Y del mismo modo que en años anteriores, antes del 31 de diciembre de 2023, se recibirá la asignación de derechos correspondiente al ejercicio 2022.

En cuanto a los tipos de derechos asignados, a todos los aeropuertos se les asignan derechos de emisión tipo EUA que hay que adquirir en el mercado de subastas. Además, el Aeropuerto de Barcelona- El Prat tiene concedida la asignación gratuita, de forma que en 2022 recibió 1.532 derechos gratuitos (2021: 2.408 derechos gratuitos).

Al cierre del ejercicio 2022 figuran registradas existencias (Nota 14) por importe de 176 miles de euros correspondientes a 2.178 derechos de emisión de gases de efecto invernadero, adquiridos o recibidos de forma gratuita por Aena para su consumo. Asimismo, se ha dotado una provisión por 5.594 derechos, valorados en 671 mil euros, que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2022, y que ascienden a 7.772 derechos. Para ello se estima que los valores verificados de emisiones de 2022 (se verificarán en febrero de 2023) sean una media entre los datos de las emisiones en esos aeropuertos de lo emitido en 2020 y 2021, lo que supondrían un total de 7.772 Tm CO2. Además, se descuenta el saldo disponible actualmente en las cuentas de ambos centros y, por último, se estima el precio de la Tonelada de CO2 en el momento de realizarse la compra (antes del 30 de abril de 2023) en 120 €/Tm CO2. Para la estimación del precio por tonelada, se ha tenido en cuenta que los precios fluctúan y además de que es un mercado especulativo, depende de factores como el precio del gas o de la electricidad, de la situación macroeconómica de los principales países emisores o de las políticas de reducción, entre otros factores, por lo que su estimación es muy compleja, pero la tendencia al alza está siendo muy marcada y así a 31/12/2022 el precio es de 88,69 €/Tm.

26.2 Sostenibilidad medioambiental

Las diferentes iniciativas a nivel europeo y nacional hacen imprescindible construir la recuperación del sector del transporte aéreo consecuencia de la pandemia de COVID 19 teniendo en cuenta el pilar de la sostenibilidad medioambiental. Este ámbito, la sostenibilidad, se configura por tanto como un eje estratégico en el DORA 2022-2026. En este sentido, este documento fija las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena estableciendo unos estándares en materia medioambiental que se articulan a través de 6 indicadores, por medio de los cuales se podrán cuantificar aspectos concretos en el desempeño medioambiental de los aeropuertos de la red. Los seis indicadores que definen los estándares medioambientales se identifican a continuación:

Indicador		Nivel objetivo					Aeropuertos de Aena en los que aplica
		2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
MAMB-01	**Emisiones absolutas de CO2**	-60%	-61%	-62%	-72%	-82%	
		Respecto al año 2019					
		2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
MAMB-02	**Eficiencia energética**	n.a. [15]	n.a. [15]	0,0%	-1,6%	-2,3%	**Red de aeropuertos de Aena**
		Respecto al año 2019					
		2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
MAMB-03	**Neutralidad en carbono**	-60%	-69%	-70%	-80%	-100%	
		Respecto al año 2019					
		2022	2023	2024	2025	2026	
MAMB-04	**Agua consumida**	99%	98%	97%	96%	95%	
		Respecto al año 2021					
MAMB-05	**Niveles de ruido**	**Promedio de las diferencias** (Ld y Le) < 1dB y de las diferencias (Ln) < 1dB **Valor máximo de las diferencias** (Ld y Le) < 1dB y de las diferencias (Ln) < 2dB *Respecto al año anterior*					**Aeropuertos con sistema de monitoreado de ruido y sendas de vuelo**
		2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
MAMB-06	**Residuos no peligrosos valorizados**	101%	102%	103%	104%	105%	**Red de aeropuertos de Aena**
		Respecto al año 2021					

El DORA II establece como inversiones relevantes aquellas que, sin haber sido consideradas estratégicas, están relacionadas con la navegación aérea, la dotación de capacidad en infraestructuras, la eficiencia y el ahorro energético, el fomento de la utilización de energías renovables y el esfuerzo en términos de innovación.

27. Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2022	2021
Otras pérdidas	(61.263)	(116.521)
Otras ganancias	4.284	3.923
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	**(56.979)**	**(112.598)**

En el ejercicio 2022 el descenso del gasto registrado en este epígrafe se debe, principalmente, a la disminución de 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 2022, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud (Nota 3.1.3).

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

	Nota	2022	2021
Sueldos y Salarios, incluidas otras indemnizaciones por despidos		(374.408)	(333.691)
Costes de Seguridad Social		(118.361)	(107.919)
Costes por pensiones	22	(6.153)	(5.889)
Coste de los premios por jubilación y permanencia	22	(629)	(678)
Otros gastos sociales		(15.037)	(11.622)
Total gastos de personal		**(514.588)**	**(459.799)**

Durante 2022, se realizan aportaciones al Plan de Pensiones, según lo previsto en el artículo 18. Dos y Tres de la LGPE por importe de 2.018 miles de euros (2021: 1.965 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:

	31/12/2022			31/12/2021		
Categoría Profesional	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Alta Dirección	5	6	11	7	5	12
Directivos y Titulados	1.254	1.002	2.256	1.146	909	2.055
Coordinadores	925	407	1.332	907	394	1.301
Técnicos	3.066	1.483	4.549	3.011	1.421	4.432
Personal de apoyo	545	537	1.082	517	494	1.011
Totales	**5.795**	**3.435**	**9.230**	**5.588**	**3.223**	**8.811**

En las cifras anteriores se incluyen 795 empleados eventuales, al cierre del ejercicio 2022 (2021: 649).

La plantilla media del ejercicio por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	**2022**	**2021**
Alta Dirección	12	12
Directivos y Titulados	2.180	2.010
Coordinadores	1.312	1.267
Técnicos	4.495	4.426
Personal de apoyo	1.062	1.047
Total	**9.061**	**8.762**

En las cifras anteriores se incluyen de media 665 empleados eventuales (2021: 534).

El Consejo de Administración de la Sociedad dominante estaba formado por 15 miembros (9 hombres y 6 mujeres) a 31 de diciembre de 2022 (2021: 11 hombres y 4 mujeres).

A 31 de diciembre de 2022 el Grupo cuenta con una plantilla media de 128 empleados con discapacidad (2021: 124).

29. Otros ingresos de explotación

El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	2022	2021
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	8.026	7.908
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	943	13.126
Otros ingresos de explotación	**8.969**	**21.034**

A 31 de diciembre de 2021, LLAH III recogía 12.387 miles de euros en el epígrafe de subvenciones de explotación.

30. Aprovisionamientos y otros gastos de explotación

30.1 Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de "Aprovisionamientos" del ejercicio 2022 y 2021 es el siguiente (en miles de euros):

	2022	2021
Compras de otros aprovisionamientos	(237)	(1.111)
Trabajos realizados por otras empresas	(162.792)	(157.370)
Total	**(163.029)**	**(158.481)**

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 en virtud de los acuerdos suscritos con dicha entidad (Nota 34) que ascienden a 123.278 miles de euros (2021: 119.534 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 12.182 miles de euros (2021: 11.851 miles de euros) y los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo, que ascienden a 8.664 miles de euros (2021: a 5.082 miles de euros).

30.2 Otros gastos de explotación

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	2022	2021
Arrendamientos y cánones	(1.608)	(1.411)
Reparación y conservación	(289.359)	(228.196)
Servicios profesionales independientes	(54.875)	(49.170)
Servicios Bancarios	(2.295)	(964)
Relaciones Públicas	(6.962)	(3.047)
Suministros	(300.841)	(141.086)
Otros servicios	(206.511)	(129.808)
Servicios de vigilancia y Seguridad	(195.237)	(137.471)
Tributos	(161.312)	(159.564)
Otros gastos de gestión corriente	(59.806)	(12.379)
Gastos de construcción (IFRIC 12)	(134.307)	(13.421)
Otros gastos de explotación	**(1.413.113)**	**(876.517)**

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 52.296 miles de euros (2021: 7.498 miles de euros).

El aumento del gasto está motivado, fundamentalmente, por el notable incremento del precio de la energía eléctrica en España. El gasto registrado en 2022 por este concepto para la red española de aeropuertos, ascendió a 266,7 millones de euros frente a los 121,5 millones de euros registrados en 2021.

Adicionalmente, los gastos de explotación se han visto incrementados por el aumento de los costes fijos de estructura derivados de la apertura de terminales en los aeropuertos como consecuencia del paulatino aumento del tráfico durante el ejercicio 2022, al igual que en el ejercicio 2021.

Los gastos de construcción representan el grado de avance en las obras de ampliación de la infraestructura de los aeropuertos brasileños gestionados por ANB durante 2022.

31. Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2022 y 2021 es el siguiente:

	Nota	2022	2021
Gastos financieros:			
Gastos financieros por deudas con terceros		(57.110)	(41.155)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	34,6	(37.047)	(31.083)
Gastos financieros por liquidación de derivados	12	(20.927)	(31.491)
Actualización de provisiones		(951)	(40)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados	6 7	2.053	976
Total gastos financieros		**(113.982)**	**(102.793)**

	Nota	2022	2021
Ingresos financieros:			
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio	34	666	667
Ingresos financieros de intereses de expropiaciones		73	282
Otros ingresos financieros		15.718	56.370
Total ingresos financieros		**16.457**	**57.319**

		2022	2021
Otros ingresos/(gastos) financieros:			
Diferencias de cambio		(2.058)	4.368
Deterioro de instrumentos financieros	11	(473)	1.688
Variación del valor razonable de instrumentos financieros	12	(49.078)	-
Total otros ingresos/(gastos) financieros		**(51.609)**	**6.056**
Gastos financieros		**(149.134)**	**(39.418)**

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2022 respecto a 2021 son las siguientes:

- El aumento en el epígrafe de "gastos financieros por deudas con terceros" se produce como consecuencia de un aumento de los tipos de interés.
- La disminución en el epígrafe "Derivados" es debido al aumento de los tipos de interés.

- La variación en el epígrafe de "otros ingresos financieros" se debe, principalmente, a la cancelación del pasivo concesional de AIRM tras la modificación del contrato de concesión, lo que generó en 2021 un resultado financiero positivo por importe de 50.146 miles de euros (Nota 3.1.1).

32. Impuesto sobre las ganancias

El epígrafe de Impuesto sobre las ganancias de la cuenta de resultados consolidada adjunta se compone de:

	Nota	2022	2021 (*)
Impuesto corriente:			
Impuesto corriente sobre el resultado del año		(248.498)	2.169
Crédito por pérdidas a compensar del ejercicio		(28.901)	21.301
Cambio tipos impositivos en Reino Unido	21	(793)	(9.702)
Ajustes de ejercicios anteriores y otros		(528)	(1.240)
Total impuesto corriente		**(278.720)**	**12.528**
Impuesto diferido	21	(14.161)	172.605
Deducciones generadas	21	29.620	32.217
Impuesto sobre las ganancias		**(263.261)**	**217.350**

(*) Cifras reexpresadas

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.

Las principales diferencias permanentes de los ejercicios 2022 y 2021 corresponden a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio 2022 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 2022 y 2021 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 2022 (2021: 19%), en tanto que para la filial Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. ha sido del 34 % (2021: 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 produjo en 2020 un incremento en el gasto por Impuesto de Sociedades de 5.706 miles de euros (Ver Nota 21). En 2021 el gobierno del Reino Unido aprobó una subida del tipo impositivo del 25% del impuesto de sociedades que se hará efectiva el 1 de abril de 2023 por lo que los saldos de los impuestos diferidos de las filiales británicas se han ajustado a la nueva tasa impositiva.

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:

	Nota	2022	2021 (*)
Resultado antes de impuestos		**1.169.609**	**(722.341)**
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable		(292.402)	42.116
Efectos impositivos de:			
- Créditos comerciales del ejercicio 2021		-	138.469
- Resultados de asociadas netos de impuestos		8.047	5.683
- Efecto menores tasa aplicables a LLAH III		(1.994)	(2.378)
- Gastos no deducibles a efectos fiscales		(8.244)	(2.431)
- Deducciones fiscales registradas en el ejercicio con el grupo fiscal		29.620	32.217
-Ajustes tipo impositivo en Inglaterra	21	(793)	(9.702)
- Efecto mayores tasas aplicables a ANB		5.370	8.335
- Ajuste de ejercicios anteriores		(279)	5.852
- Reversión Pasivo Impuesto diferido derivado adquisición LLAH III		-	(129)
- Otros		(2.586)	(682)
(Gasto)/ beneficio por impuesto		**(263.261)**	**217.350**

(*) Cifras reexpresadas

El cargo/abono por impuestos relacionado con los componentes de otro resultado global es como sigue:

		2022			2021		
	Nota	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	18,3	181.619	(45.405)	136.214	60.728	(14.819)	45.909
Pérdidas y ganancias actuariales	18,3	677	(169)	508	(6.532)	1.633	(4.899)
Otro resultado global		**182.296**	**(45.574)**	**136.722**	**54.196**	**(13.186)**	**41.010**
Impuesto corriente							
Impuesto diferido	21		(45.574)			(13.186)	
			(45.574)			**(13.186)**	

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 2018 y siguientes.

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 tres últimos ejercicios en Brasil.

No obstante, a cierre del ejercicio 2022 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 estas Cuentas anuales consolidadas.

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 2022	31 de diciembre de 2021 (*)
Resultado del ejercicio (miles de euros)	901.499	(475.448)
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	6,01	(3,17)

(*) Cifras reexpresadas

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 2022 y 2021 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:

34.1 Venta de bienes y prestación de servicios

Prestación de servicios:	2022	2021
-Sociedad última	**1.361**	**1.761**
ENAIRE	1.361	1.761
-Empresas asociadas	**11.776**	**8.551**
SACSA	1.188	710
AMP	9.483	7.484
AEROCALI	1.105	357
-Empresas vinculadas	**4.822**	**2.636**
Otras partes vinculadas	4.631	2.430
SENASA	186	206
INECO	5	-
Total	**17.959**	**12.948**

Venta de bienes (inmovilizado):	2022	2021
-Sociedad última	**1.425**	**-**
ENAIRE	1.425	-
Total	**1.425**	**-**

34.2 Compra de bienes y servicios

	2022	2021
Servicios recibidos:		
- Sociedad última	**123.313**	**119.553**
ENAIRE	123.313	119.553
-Empresas asociadas	**12**	**-**
AMP	12	-
-Empresas vinculadas	**17.664**	**21.619**
Otras partes vinculadas	1.753	4.215
SENASA	641	1.136
INECO	2.004	3.064
AEMET	12.182	11.851
ISDEFE	1.084	1.353
Total	**140.989**	**141.172**
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
- Sociedad última	**156**	**-**
ENAIRE	156	-
-Empresas del grupo	**20**	**90**
ADI	19	90
AIRM	1	-
-Empresas vinculadas	**7.879**	**9.755**
Otras partes vinculadas	4.772	5.197
INECO	778	1.498
ISDEFE	2.329	3.060
Total	**8.055**	**9.845**

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). Desde 2022 ENAIRE también presta los servicios de verificación en vuelo. El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe “Aprovisionamientos” de la cuenta de resultados consolidada adjunta (Nota 30).

34.2.1 Principales contratos

A continuación se enumeran los principales contratos formalizados por el Grupo con la Sociedad última y empresas vinculadas:

a) 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. Al vencimiento del mismo, se ha firmado un nuevo acuerdo que entra en vigor el 1 de enero de 2022 y finaliza el 31 de diciembre de 2026.

El 26 de mayo de 2020, el Consejo de Administración de Aena aprobó una adenda al “Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena” que implicaba 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. El 21 de diciembre de 2021, el Consejo de Administración de Aena aprobó una nueva adenda al “Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena” que implicaba una reducción adicional de 9,7 millones de euros motivada por la consideración de los servicios ATS efectivamente prestados en el Aeropuerto de Palma de Mallorca en 2020 y 2021 y la reducción de la demanda de transporte aéreo en 2021 ocasionada por el COVID-19.

Con fecha 31 de diciembre de 2021, Aena firma con ENAIRE el contrato de prestación del servicio de verificación en vuelo con una duración de 5 años. El objeto del expediente de los servicios de verificación en vuelo, incluía la necesaria

adquisición a ADI, por parte del adjudicatario, de la aeronave con que se presta el servicio. El precio de compra de la misma se estableció en 1.425 miles de euros, correspondiente a la valoración realizada por un perito tasador. El beneficio para ADI de esta operación fue de 922 miles de euros. La compra a ADI por parte de ENAIRE de la aeronave tuvo lugar el 30 de marzo de 2022.

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 2022 han ascendido a 95 miles de euros (2021: 53 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 24 miles de euros (2021: 13 miles de euros).

Con motivo de la puesta en marcha del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, el 21 de noviembre de 2018 se firma una Adenda al Acuerdo de Prestación de Servicios de Navegación Aérea entre ENAIRE y AENA. Tras la finalización del mismo el 31 de diciembre de 2021, se firmó un nuevo contrato que entraba en vigor el 1 de enero de 2022 y finaliza el 31 de diciembre de 2026. Los servicios que ofrece ENAIRE a SCAIRM son los siguientes:

- Gestión de Tránsito Aéreo (ATM)
- Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS)
- Dirección en Plataforma (SDP)
- Información Aeronáutica (AIS)

b) 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.

c) 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.

d) 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 a partir de la cual el pago mensual asciende a 953 miles de euros. A partir de julio de 2021 el importe mensual ascendió a 991 miles de euros, alcanzando el importe de 1.008 miles de euros desde julio de 2022.

Con fecha 19 de octubre de 2018 se firma un contrato entre SCAIRM y la Agencia Estatal de Meteorología, con comienzo el 8 de enero de 2019, para la prestación de los servicios meteorológicos en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia. La duración era de 1 año, más dos prórrogas de un año de duración cada una, celebrándose a su finalización un nuevo contrato por 5 años con entrada en vigor el 8 enero de 2022. La prestación de servicios de información meteorológica aeronáutica por parte de AEMET se concreta en:

- Observación continua de las condiciones meteorológicas del aeródromo.
- Predicción y vigilancia tanto de aeródromo como de área (FIR/UIR de España).
- Atención a los usuarios aeronáuticos, ya sean tripulaciones, responsables del control del tráfico aéreo o gestores del aeropuerto.

34.3 Ingresos por participación en empresas vinculadas

	Nota	2022	2021
- Empresas vinculadas			
ESSP SAS		666	667
Total	**31**	**666**	**667**

En el ejercicio 2022 el grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) de 666 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 667 miles de euros).

Tal y como se indica en la Nota 9, en el ejercicio 2022 ha habido ingresos por dividendos aprobados procedentes de asociadas por importe de 25.576 miles de euros (2021: 4.800 miles de euros).

El detalle de la remuneración del personal clave de dirección se presenta en la Nota 35.

34.4 Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	Nota	2022	2021
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:			
- Asociadas		**7.832**	**5.454**
SACSA		207	68
AMP		7.595	5.353
AEROCALI		30	33
- Vinculadas		**2.568**	**364**
Otras partes vinculadas		2.530	5
SENASA		32	359
AEMET		6	-
- Entidad dominante última		**81**	**185**
ENAIRE		81	185
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	**13**	**10.481**	**6.003**

	2022	2021
Cuentas a pagar a partes vinculadas:		
- Asociadas	**1.328**	**1.946**
AEROCALI	1.322	1.941
	6	5
- Vinculadas	**5.885**	**6.397**
Otras partes vinculadas	3.172	3.387
SENASA	-	92
INECO	983	1.039
AEMET	1.258	1.218
ISDEFE	472	661
- Entidad dominante última	**22.732**	**7.657**
ENAIRE	22.732	7.657
Total cuentas a pagar de partes vinculadas	**29.945**	**16.000**

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.

34.5 Préstamos con partes vinculadas (Nota 20)

	31 de diciembre de	
	2022	**2021**
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.112.312	3.626.676
Ajuste saldo préstamo por criterio coste efectivo	(1.594)	(2.078)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**3.110.718**	**3.624.598**
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	514.364	535.836
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(231)	(272)
Intereses devengados	11.154	10.129
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**525.287**	**545.693**
	3.636.005	**4.170.291**

Los valores contables y razonables de los préstamos con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" se desglosan en la Nota 20. Los gastos financieros devengados con ENAIRE ascendieron a 37.047 miles de euros (2021: 31.083 miles de euros). (Véase Nota 31).

35. Otra información

35.1 Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales del Grupo ha cargado durante los ejercicios 2022 y 2021, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2022	2021
Servicios de auditoría	254	254
Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente	49	49
Otros servicios	93	93
Total	**396**	**396**

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 2022 y 2021. No se han realizado servicios fiscales durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2022 y 31 de diciembre de 2021.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2022 y 2021.

Por otro lado, otras entidades afiliadas a KPMG International han facturado al Grupo durante los ejercicios 2022 y 2021, honorarios y gastos por servicios profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2022	2021
Servicios de auditoría	200	200
Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente	7	45
Otros servicios	22	50
Total	**229**	**295**

35.2 Retribución de la alta dirección y de los Administradores

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2022 y 2021 por la alta dirección y los administradores de la Sociedad dominante clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	2022			2021		
Concepto	**Alta dirección**	**Consejo de Administración**	**Total**	**Alta dirección**	**Consejo de Administración**	**Total**
Sueldos	1.515	-	**1.515**	1.469	-	**1.469**
Dietas	24	128	**152**	11	120	**131**
Planes de pensiones	10	-	**10**	10	-	**10**
Primas de seguros	7	-	**7**	7	-	**7**
Total	**1.556**	**128**	**1.684**	**1.497**	**120**	**1.617**

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2022 se corresponden con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por 1.556 miles de euros por diez puestos de alta dirección y el Presidente-Consejero Delegado (2021: 1.497 miles de euros).

Asimismo, los Administradores y la Alta Dirección no tienen concedidos anticipos o créditos. 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.

35.3 Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores del Grupo

Durante el ejercicio 2022 y 2021, 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.

35.4 Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

Durante los ejercicios 2022 y 2021 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 2022 y 2021 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de Administradores o Directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo, con las siguientes excepciones:

- Maurici Lucena Betriu es Presidente del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.
- D. Javier Marín San Andrés es Consejero Delegado de Aena, Desarrollo Internacional, SME, S.A. y Presidente del Consejo de Administración de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) y de Bloco Do Onze Aeroportos do Brasil (BOAB).
- D. Juan Carlos Alfonso Rubio, que hasta el 3 de mayo de 2022 ha sido Secretario del Consejo de Administración de Aena SME, S.A., es Consejero de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB).
- El Vicesecretario del Consejo de Administración, D. Pablo Hernández-Lahoz Ortiz, es Secretario del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.

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 del Grupo.

35.5 Situaciones de conflictos de interés de los Administradores

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés del Grupo, 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.

35.6 Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2022 ascienden a 27.565 miles de euros (31 de diciembre de 2021: 28.864 miles de euros).

Al cierre del ejercicio 2022 y 2021, la mayor parte de estos avales se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa para la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas (PSFV) en varios aeropuertos de la red. Los avales garantizan las obligaciones de la sociedad dominante Aena por el acceso a la red de distribución eléctrica. También recogen el aval bancario por importe de 9.918 miles de euros presentado ante la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Conserjería de Fomento e Infraestructuras) para responder de las obligaciones derivadas del contrato de gestión de servicios bajo la modalidad de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

Los Administradores del Grupo no esperan que surjan pasivos adicionales significativos fruto de dichos avales.

La Sociedad ADI suscribió en 2022 una póliza de contragarantía para cumplir con los requisitos establecidos en la presentación de ofertas en la licitación de la séptima ronda de aeropuertos en Brasil, a favor de la Agencia de Aviación Civil Brasileña (ANAC) hasta el límite del contravalor en euros de BRL 116.088.310,26 (aproximadamente, 20.588 miles de euros al tipo de cambio al cierre (5,6386 BRL/EUR)).

Los Administradores del Grupo estiman que no se generará ninguna obligación para el Grupo como consecuencia de la mencionada garantía.

36. Hechos posteriores

- Desde el 31 de diciembre y hasta la fecha de formulación de las Cuentas Anuales, se han producido los siguientes hechos relevantes:
  - Con fecha 27 de febrero el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la adjudicación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
  - Los resultados del concurso muestran un incremento del 32% en 2023 en la RMGA de adjudicación sobre la RMGA del año 2019 de los contratos anteriores. Asimismo, el porcentaje de renta variable medio ha aumentado respecto al porcentaje en 2019 desde el 31,2% al 32,2% en 2023.
  - La nueva oferta ocupará cerca de 20.000 m².
- Se ha aprobado la aplicación de un nuevo programa de incentivos para las próximas temporadas de verano en invierno para la recuperación del tráfico de pasajeros.
- Conforme al pliego de la licitación, BOAB debe constituirse con un capital social mínimo de 1.639,2 millones de reales brasileños, y una vez que se suscriba el contrato de concesión BOAB deberá realizar el pago de la oferta económica a ANAC por importe 2.450 millones de BRL, ajustado al IPCA. Por este motivo, con fechas 26 de enero y 6 de febrero de 2023 el Grupo efectuó el desembolso de un total de 650 millones de euros de una línea de financiación para cubrir parcialmente dichos compromisos. El resto del importe se cubrirá con liquidez del Grupo (Nota 2.2.1).
- Con fecha 24 de febrero de 2023, la Sociedad dominante ha recibido una notificación de la CNMC en la que le informa de la presentación por parte de Ryanair de un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional contra la resolución de la CNMC de 15 de diciembre de 2022 en la que este organismo resolvía sobre el conflicto planteado por la propia Ryanair, ALA e IATA contra la propuesta de actualización de las tarifas aeroportuarias para 2023.

  En el momento de formular las cuentas anuales consolidadas, la Sociedad dominante desconoce el contenido del recurso. No obstante, dado que el mismo esta referido a las tarifas aeroportuarias aprobadas por la CNMC para 2023, los Administradores estiman que, en ningún caso, afectaría a las presentes cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022.

Informe de
Gestión Consolidado

2022

aena

Índice

Introducción

Carta del Presidente

Aena en 2022

Enfoque del documento

Estructura del Informe de Gestión Consolidado 2022

Nivel de revisión por los auditores externos

2022: Un año esperanzador

1.El sector de la aviación como dinamzzizador económico y social

1.1 2022:Más allá de la recuperación

1.2 El nuevo Plan Estratégico 2022-2026

1.3. El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2022-2026)

1.4. Hacia la recuperación del transporte aéreo

2. Contexto del sector

3. Los riesgos y su gestión

3.1. Estructura, control y gestión de riesgos

3.2. Riesgos en 2022

Bloque A
Información Económica y Financiera

1. Aspectos Clave

2. Datos de actividad

2.1. Red de aeropuertos en España

3. Áreas de negocio

3.1 Segmento Aeropuerto

3.2. Segmento Servicios inmobiliarios

3.3. Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

4. Cuenta de resultados

5 . Inversiones

5.1 Red de aeropuertos en España

5.2 Participaciones internacionales

6. Estado de Situación Financiera

6.1 Principales variaciones

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

6.3 Período medio de pago

7. Flujo de caja

8. Riesgos operativo y financieros

9. Principales litigios

10. Evolución bursátil

11. Hechos posteriores al cierre

12. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

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

1.Modelo de Gobierno Sostenible

1.1. Estructura de capital y organización

1.2. Cultura y ética corporativa

1.3. Transparencia fiscal

1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena

1.5. Financiación Sostenible

2. Compromiso con el entorno

2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible

2.2. Aena frente a la emergencia climática

2.3. Contaminación

2.4. Uso sostenible de recursos: agua

2.5. Protección de la biodiversidad

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

3. Compromiso con la sociedad y Derechos humanos

3.1 Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad

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

3.3. Derechos Humanos

4. Gestión Responsable

4.1 Criterios aplicables a la contratación en Aena

4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor

4.3. El proceso de adquisición y compras

5. Cuestiones sociales y relativas al personal

5.1. Empleo estable y de calidad

5.2. Diversidad e inclusión

5.3. Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos

5.4. Relaciones laborales

5.5. Salud y seguridad en el empleo

6. Servicios seguros y de calidad

6.1. Seguridad Operacional

6.2. Seguridad aeroportuaria

6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información

6.4 Seguridad sanitaria

6.5. Vocación de servicio

6.6. Gestión de calidad

6.7 Comunicación y evaluación de la satisfacción del cliente

7. Innovación

7.1. La gestión de la innovación en Aena

7.2. Avances en 2022

7.3. Perspectivas de futuro

Sobre este Informe

Principios de reporte

Materialidad

Relación y diálogo con grupos de interés

Comunicación y transparencia

Índice Ley 11/2018

Índice GRI y SASB

Anexo I: Taxonomía 2021

Enlaces de interés

Informe de verificación externa

Bloque C
Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC)

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

Anexos

Anexo I: Estados financieros consolidados

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

Introducción

Carta del presidente

(GRI 2-22)

Estimados amigos,

Me complace dirigirme a todos vosotros para compartir los principales aspectos de nuestro desempeño a lo largo del año 2022. Sin duda, dejamos atrás otro ejercicio muy intenso, como demuestra un rápido balance del ejercicio que nos ocupa.

Afortunadamente, el año 2022 ha supuesto el final de la pandemia tal como la conocimos. Aunque aspectos como la inestabilidad geopolítica, macroeconómica y sectorial han contribuido a la permanencia de un contexto de cierta incertidumbre en las operaciones de nuestro sector, cerramos el año con una situación prácticamente normalizada en términos de conectividad y volumen de tráfico.

243,7 millones de pasajeros han transitado por los 46 aeropuertos y 2 helipuertos de Aena en España, lo cual representa un 88,5% del tráfico de 2019 en el mismo periodo. Por su parte, el tráfico en nuestras filiales internacionales ha superado ya las cifras de 2019. En este proceso de recuperación del tráfico aéreo, cabe señalar que los aeropuertos españoles han sido una de las escasas excepciones en el contexto de los graves problemas operativos acontecidos en los principales aeropuertos europeos, prueba del buen hacer y la solidez de Aena.

La actividad comercial e inmobiliaria se encuentra también en un momento de crecimiento rápido y robusto, tanto en nuestros negocios propios como los aparcamientos y salas VIP, que superan los ingresos de 2019, como en las tiendas libres de impuestos, la restauración o el alquiler de vehículos.

En lo que respecta al ámbito internacional, el 2022 ha sido testigo de otro gran hito en el proceso de internacionalización de Aena. Concretamente, en agosto, la Compañía resultó adjudicataria de la concesión del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil, entre los que destaca el aeropuerto de Congonhas en Sao Paulo, lo cual nos convierte en el mayor operador privado de Brasil por número de aeropuertos (17) y en el segundo por volumen de pasajeros.

Con todo lo anterior, el desempeño económico-financiero de nuestra Compañía ha mostrado una sustantiva mejoría. 2022 nos deja un EBITDA de 2.078.853 miles de euros y el resultado neto 901.499 miles de euros, que nos proporcionarán la estabilidad necesaria para asentar el crecimiento futuro y la recuperación de un atractivo dividendo para nuestros accionistas.

Y todo ello, de la mano de un creciente reconocimiento de nuestro compromiso con la sostenibilidad y los aspectos ESG, por parte de los analistas ESG e índices de referencia. Así, a modo de ejemplo, por primera vez, en 2022, Aena ha sido incorporado en el prestigioso *Sustainability Yearbook* 2021 de S&P Global, y ha conseguido de nuevo la máxima calificación otorgada por *Carbon Disclosure Project* (CDP) en materia de cambio climático.

En este contexto pospandémico singular y complejo, a la par que alentador, hemos elaborado la propuesta de creación de valor que contiene el Plan Estratégico de Aena 2022-2026, etapa en la que aspiramos a convertirnos en “los aeropuertos más seguros, eficientes, sostenibles y acogedores del mundo, catalizadores de la economía y el turismo, y generadores de valor para nuestros accionistas, nuestros clientes y la sociedad.”

Nuestra propuesta se basa, fundamentalmente, en el continuo desarrollo de nuestros pilares de crecimiento: el desarrollo de la actividad aeronáutica y comercial, la profundización selectiva del proceso de internacionalización, la continuación del proyecto de Ciudades Aeroportuarias y el aprovechamiento de oportunidades de diversificación, de la mano de la tecnología y la digitalización.

En esta amalgama, la sostenibilidad se consagra como factor transversal de toda la actividad de Aena, plasmado en nuestro Plan de Acción Climática del que anualmente rendimos cuentas en la Junta General de Accionistas de manera precisa y transparente. Este Plan, unido a la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, supondrá una inversión superior a los 550 millones de euros hasta 2030, y posibilitarán la neutralidad en carbono en 2026 y el Net Zero en 2040.

Asimismo, desde Aena anualmente renovamos nuestro compromiso con los Diez Principios del Pacto Mundial de la ONU, que contribuyen a orientar nuestras actuaciones en materia de gobernanza, derechos humanos, normas laborales, medioambiente y lucha contra la corrupción.

Quiero acabar mencionando que nuestra actividad no sería posible sin el esfuerzo y compromiso de los más de 9.230 empleados que conforman la Compañía, así como la confianza depositada por clientes, arrendatarios, aerolíneas o accionistas, entre otros, que nos acompañan en nuestra apuesta innovadora, son partícipes de nuestros logros y apoyan un modelo que sirve como referencia en el sector.

Maurici Lucena Betriu - Presidente

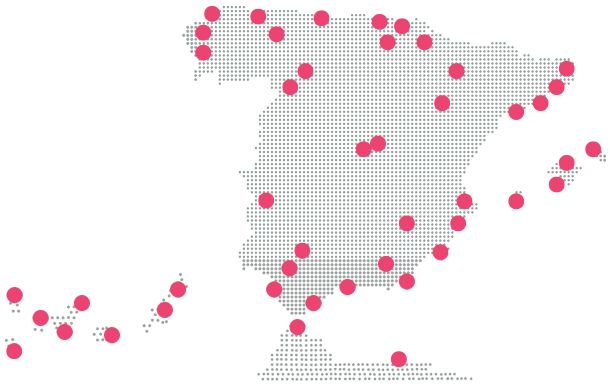
Aena en 2022

(GRI 2-1; 2-6)

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

ESPAÑA

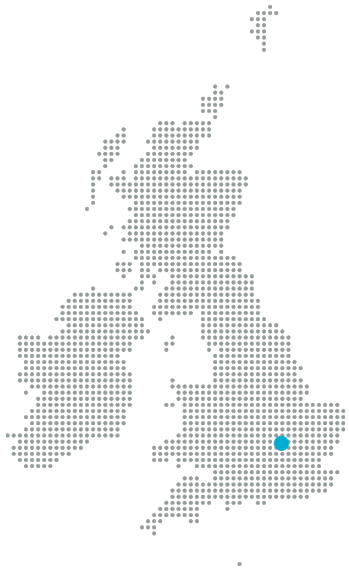
	2022	2021
Nº de empleados	8.196	7.892



	2022	2021
Pasajeros	243.681.775	119.952.578
Operaciones	2.216.327	1.518.847
Carga (Tn)	1.000.356	998.700

REINO UNIDO

	2022	2021
Nº de empleados	685	628



	2022	2021
Pasajeros	13.136.865	4.585,985
Operaciones	118.064	61.560
Carga (Tn)	32.001	26.430

BRASIL

	2022	2021
Nº de empleados	349	291

	2022	2021
Pasajeros	13.862.694	11.799.368
Operaciones	135.074	122.398
Carga (Tn)	71.140	68.286

[1] En agosto de 2022, Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., ha resultado adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de 11 aeropuertos en Brasil (denominados, en su conjunto, Bloque de Once Aeropuertos de Brasil, o "BOAB"), entre los cuales destaca Congonhas-Sao Paulo. La firma del contrato está prevista que tenga lugar en marzo de 2023, y se estima que el contrato de concesión entre en vigor ("Data de Eficacia") en abril de 2023, por lo que el inicio de las operaciones en los aeropuertos se producirá en el segundo semestre de 2023. En consecuencia, no se tiene en consideración en el ejercicio 2022 a efectos del reporte de información no financiera.

Enfoque del documento

El presente Informe de Gestión Consolidado 2022 relativo a la actividad del Grupo Aena (en adelante "Aena" o "la Compañía") se ha concebido para poner en conocimiento de los grupos de interés de Aena su desempeño en materia económica, social y ambiental a lo largo del 2022, dando cumplimiento asimismo a 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.

El 2022 ha sido el año del comienzo de la recuperación. En este sentido, Aena espera recuperar los niveles de tráfico previos a la pandemia en 2024, antes de lo previsto inicialmente, pronosticando que el número de viajeros de la red en España rondará los 300 millones para 2026.

Esta recuperación ya está en marcha y, en el caso de la red de Aena, se está produciendo sin los problemas operativos que han sufrido de manera severa otros aeropuertos europeos.

Asimismo, la Compañía no ha permanecido ajena a otros condicionantes que, sin duda, han marcado el curso del año. Entre ellos, la evolución de las condiciones macroeconómicas, el conflicto en Ucrania o la subida del precio de los combustibles son aspectos que, si bien hasta ahora no han tenido una afectación significativa en el comportamiento del tráfico aéreo, han condicionado de alguna manera su evolución y pueden, igualmente, generar consecuencias más importantes en el futuro cercano.

Para dar respuesta al contexto actual y a los principales retos que afrontará la Compañía en los próximos años, a finales de 2022 Aena ha presentado su nuevo Plan Estratégico 2022-2026, centrado en consolidar la recuperación que desarrolla la propuesta de valor, fundamentalmente, a través del desarrollo de las actividades principales aeronáuticas y comerciales, la profundización selectiva del proyecto de internacionalización, la continuación del proyecto de Ciudades Aeroportuarias y el aprovechamiento de oportunidades de diversificación que surjan de la mano de la tecnología y la digitalización. Todo ello, de la mano del innegable compromiso de la Organización con la sostenibilidad.

A través de este documento Aena trata de mostrar cómo la Compañía crea valor a corto, medio y largo plazo. Para presentar esta información de manera veraz, relevante y precisa, de acuerdo con las prácticas de reporte más reconocidas, se complementa la información económica y financiera con el Estado de Información no Financiera, el Informe de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones correspondientes al ejercicio 2022.

La página web de la Compañía[2] ofrece a su vez información detallada adicional sobre los diferentes aspectos relevantes para las distintas partes interesadas.

La evolución de los negocios del Grupo se explica en el Bloque A del presente 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 el Bloque A (capítulo "Datos de actividad," apartado 2.1) se incluye una exposición exhaustiva de la evolución del tráfico en los aeropuertos de la red en España, y en el apartado 2.2 se detalla la evolución de la operativa correspondiente a los aeropuertos en los que el Grupo tiene presencia internacional. Por su parte, los resultados económicos de las áreas de negocio se analizan por segmento en el Capítulo 3 del citado Bloque A. A estos efectos analíticos y con el objetivo de ofrecer una mejor comprensión del resultado de la gestión de los aeropuertos que el Grupo opera en España, los datos de tráfico, así como la información económica de "Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A." 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 2022

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

Asimismo, otros documentos como el Informe Anual de Gobierno Corporativo o el Informe Anual de Retribuciones se agrupan como secciones del Informe de Gestión Consolidado.

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

Anexos

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

[2] Ver apartado "Sobre este informe - Enlaces de interés".

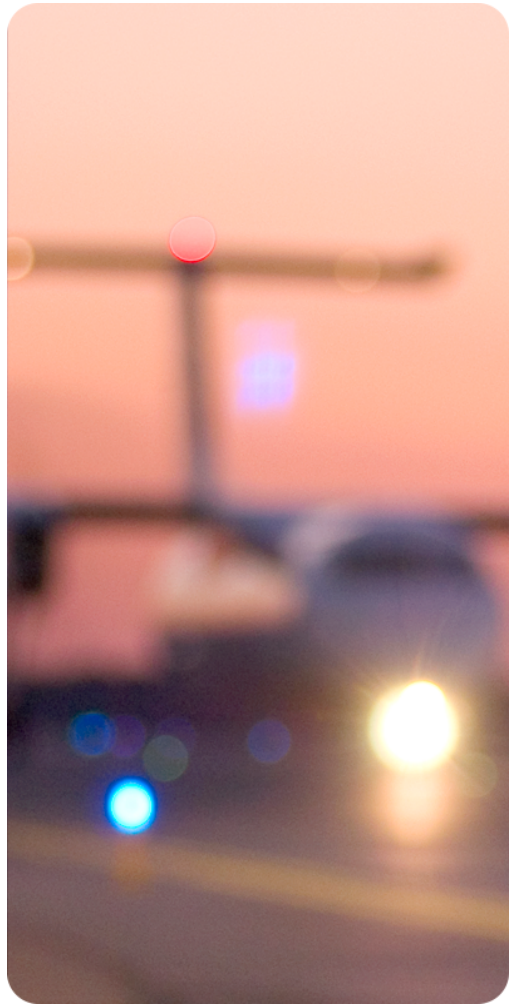
Nivel de revisión por los auditores externos

(GRI 2-5)

El contenido del Informe de Gestión Consolidado 2022 ha sido sometido a diferentes niveles de revisión por parte de auditores y verificadores externos, con sus correspondientes grados de aseguramiento:

- KPMG, Auditores, S.L.[3] ha comprobado que se ha facilitado el Estado de la Información No Financiera Consolidado y determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, a la que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas. Asimismo, ha evaluado e informado sobre la concordancia del resto de la información incluida en el Informe de Gestión Consolidado con las Cuentas Anuales consolidadas, así como de si el contenido y presentación de esta parte del Informe de Gestión Consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación.
- 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 2022.[4]
- Deloitte, S.L. ha emitido un informe de verificación con un nivel de aseguramiento limitado sobre los contenidos en materia de información no financiera y diversidad requeridos por la Ley 11/2018 así como los contenidos GRI, en su opción “de conformidad”, detallados en las secciones “Índice de contenidos Ley 11/2018” y “Tabla: Índice de contenidos GRI” del Bloque B del informe de gestión consolidado.[5]

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.



[3] Otra información: Informe de gestión consolidado’ en el 'Informe de auditoría', dentro de 'Informe de auditoría y Cuentas Anuales consolidadas'.
[4] Anexo del apartado F del Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena S.M.E, S.A. de 31 de diciembre de 2022.
[5] 'Informe de verificación independiente' de la sección 'B. Estado de la Información No Financiera'.

2022: Un año esperanzador

2022: Un año esperanzador

EN

Aprobación del **II Plan de Igualdad**.

FEB

Resultados económicos de 2021: **Aena registra un crecimiento del 6,7% en sus ingresos totales y reduce pérdidas hasta los 60 millones** de euros en 2021.

ACI reconoce el esfuerzo realizado por los **33 aeropuertos de la red de Aena** adscritos al programa de encuestas Airport Service Quality (ASQ), con el reconocimiento "***The Voice of the Customer***".

Aena se ha adherido a la **Declaración de Toulouse**, que refuerza el compromiso del sector para conseguir las **cero emisiones de dióxido de carbono (CO2) para 2050**.

Inclusión de Aena en el **Sustainability Year Book** de **S&P Global**.

Renovación de **la web pública**.

MAR

Entran en vigor las **tarifas aeroportuarias de 2022** basadas en un Ingreso Máximo Anual Ajustado (IMAAJ) de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

ACI premia a 7 aeropuertos: Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Pamplona, Reus, Seve Ballesteros-Santander, Internacional Región de Murcia y El Hierro **obtienen el premio a las "Mejores Medidas de Higiene"**. Valladolid, El Hierro e Internacional Región de Murcia logran el **galardón al "Mejor Aeropuerto Europeo"** en la categoría de menos de dos millones de pasajeros.

Dos aeropuertos de Aena Brasil **galardonados con sendos premios Aviação Mais Brasil 2022**, concedidos por el Ministerio de Infraestructuras de Brasil: el Aeropuerto de Recife Guararapes- Gilberto Freyre obtiene el premio al **aeropuerto más puntual de Brasil** (en la categoría de entre 5 y 10 millones de pasajeros al año) y el de Campina Grande - Presidente João Suassuna, el de **mejor aeropuerto de la Región Nordeste**.

Aena rinde cuentas del **Plan de Acción Climática** ante su accionariado en la **Junta de Accionistas**.

ABR

Resultados económicos primer trimestre 2022: **Aena reduce pérdidas hasta los 96,4 millones de euros** e incrementa su flujo de caja.

Aena activa la Nómina Solidaria para recaudar fondos y apoyar a ACNUR en la **crisis humanitaria de Ucrania**. En total, las aportaciones suman 42.810 €, de 912 donaciones, que se unen a los 57.190 € que aporta Aena hasta **reunir la cantidad total de 100.000 €**.

Presentación de TEAcompaño. La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, ha presentado la nueva aplicación "TEAcompaño", desarrollada por la ingeniería pública Ineco y que Aena implanta en su red de aeropuertos.

MAY

Tenerife Sur inaugura la **ampliación de su terminal**.

La terminal de Jerez **cumple 30 años**.

Lanzamiento de SESAR JU, cuyo objetivo es **acelerar, a través de la investigación y la innovación, la consecución de un Cielo Europeo Digital inclusivo, resistente y sostenible**, de la que Aena forma parte.

JUN

Los aeropuertos de Aena adscritos al Programa ***Airport Carbon Accreditation*** avanzan con su certificación.

FGL Granada-Jaén **cumple 50 años**.

Proyecto ASPRID: Aena participa, junto a otros 6 organismos, en el proyecto europeo ASPRID (***Airport System Protection from Intruding Drones***) que tiene como objetivo estudiar formas innovadoras de proteger a los aeropuertos de las incursiones de drones, dentro del **Programa de la UE Horizonte 2020**.

Aena firma un **nuevo Memorando de Entendimiento** de la red ***Airports for Innovation***.

JUL

Resultados económicos primer semestre 2022: **Aena vuelve a beneficios** después de ocho trimestres en pérdidas y **gana 163,8 millones de euros.**

Premios Skytrax: Aena, **mejor grupo aeroportuario del mundo** por su excelencia en la **gestión de la pandemia**.

Premios ACI: La Palma y Valencia, **mejores aeropuertos de Europa** en su categoría.

Aena se mantiene entre las primeras empresas del IBEX 35 con **mayor impacto en redes sociales**.

Aena lanza un **nuevo concurso público** para los servicios de asistencia en tierra a terceros, en la categoría de *handling* de rampa. Se trata del **mayor concurso de *handling* del mundo**.

AGO

Expansión internacional: Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., resulta adjudicataria de la **concesión de la explotación y mantenimiento de 11 aeropuertos en Brasil,** entre ellos, Congonhas-Sao Paulo.

SEP

Sevilla inaugura la **nueva zona de salidas internacionales** No Schengen.

Desarrollo inmobiliario: Aena adjudica a la **Sociedad P3 Group Sarl la primera área de desarrollo logístico de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas** (Área 1).

OCT

Resultados económicos tercer trimestre 2022: **Aena roza los 500 millones de euros de beneficio y supera los 1.558 millones de flujo de caja**.

Aena, premio ACI a la **mejor innovación en procesos relacionados con los pasajeros**.

Aena reúne a los principales operadores internacionales de tiendas libres de impuestos ante el **mayor concurso de duty free del mundo**.

Adjudicada la **primera área logística** de la ciudad aeroportuaria Adolfo Suarez Madrid-Barajas a **P3 Group Sarl**.

NOV

Aena presenta su **Plan Estratégico para los años 2022-2026:** prevé que la cifra de pasajeros en España ronde los 300 millones en 2026 y espera recuperar el EBITDA consolidado de 2019 entre 2024 y 2025.

Aena ha recibido el **sello "t de transparente" de la Fundación Haz** que otorga el primer sello de transparencia de **responsabilidad fiscal**.

El Aeropuerto de London Luton (**LLA**) en el Reino Unido ha sido reconocido por su compromiso con el servicio al cliente en los **Premios a la Experiencia del Cliente del Reino Unido 2022**.

El 24 de noviembre, la Comisión Nacional del Mercado de Valores y la Competencia (CNMC) emitió su resolución de supervisión de la tarifas aeroportuarias para 2023, declarando que el ingreso máximo por pasajero ajustado (IMAAJ) que debe aplicarse es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto a las tarifas de 2022.

DIC

Aena ha conseguido de nuevo la **máxima calificación ("A") otorgada por Carbon Disclosure Project (CDP)** en materia de cambio climático.

El aeropuerto de El Hierro **celebra su 50 aniversario**.

Aena lanza el mayor concurso de tiendas libres de impuestos del mundo. El volumen de negocio previsto es de 18.000 millones de euros e incluye 86 puntos de venta libres de impuestos, más un elevado número de locales adicionales dedicados a categorías adicionales que entre todos ellos, ocuparán una superficie de 66.000 metros cuadrados. Los objetivos del mismo, orientados a maximizar ingresos, se asientan en los pilares fundamentales de Aena: la sostenibilidad, la tecnología y la experiencia cliente.

1. El sector de la aviación como dinamizador económico y social

(GRI 3-3)

El transporte aéreo representa un sector estratégico para el desarrollo económico mundial, por su papel clave en el comercio, el turismo y la inversión. Es, asimismo, pilar fundamental para el desarrollo social y territorial, dinamizando el progreso y avance económico de las regiones y su conectividad.

Esta conectividad contribuye a mejorar la productividad y fomentar la innovación, mejorar las operaciones y la eficiencia e incrementar la capacidad de atracción de talento de las empresas. Además, facilita y fomenta el comercio mundial, aumentando el acceso a los mercados internacionales y permitiendo la globalización de la producción. Permite, en definitiva, conectar personas, empresas, países y culturas, promoviendo el acceso a los mercados globales.

A nivel mundial, cerca del 60% de los turistas internacionales viajan por vía aérea. En términos numéricos, en 2019, las aerolíneas transportaron más de 4.500 millones de pasajeros, con ingresos por pasajero-kilómetro (la distancia recorrida por todos los pasajeros) por un total de casi 8,7 billones[6].

El impacto económico global de la aviación (directo, indirecto, inducido y catalizador del turismo), en contexto prepandemia, se ha estimado en 3,5 billones de dólares, equivalente al 4,1% del producto interno bruto (PIB) mundial, generando directamente 87,7 millones de empleos, ya sea directamente dentro de la industria o a través de su cadena de suministro.

En España, dada su posición geográfica y su especial configuración al englobar territorio peninsular y territorios no peninsulares, se acrecienta la importancia del transporte aéreo, jugando un papel esencial en la conectividad, tanto nacional como internacional.

En términos económicos, este sector constituye un pilar básico de la economía española, contribuyendo al desarrollo del turismo, sector que alcanzó en 2019, con anterioridad a la crisis sanitaria, un 12,4% del PIB y generó 2,72 millones de empleos.

Así, pese a la compleja situación en la que se ha movido la economía en los últimos años, y el sector en particular, la industria de la aviación constituye una palanca clave para continuar y ser tractor de la esperada recuperación económica.

Junto a la contribución a la actividad económica, tanto el sector en general como Aena en particular, juegan una función esencial en la conectividad aérea. En este caso, la Compañía, con España en el centro del turismo mundial y con una presencia internacional cada vez más representativa, actúa como catalizador del desarrollo socio-económico de las regiones en las que opera, siendo un actor clave del turismo y el transporte.

Un ejemplo de esta función esencial y compromiso con la conectividad, lo constituye la adjudicación en 2022 de la concesión de la gestión de 11 aeropuertos en Brasil, entre ellos, Congonhas-São Paulo, el segundo aeropuerto con más tráfico del país. Se trata de la mayor operación de desarrollo internacional en la historia de Aena que, a través del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil, ya gestiona desde 2020 otros seis aeropuertos, convirtiéndose en el gestor de 17 aeropuertos y de casi el 20% del tráfico de pasajeros de Brasil.

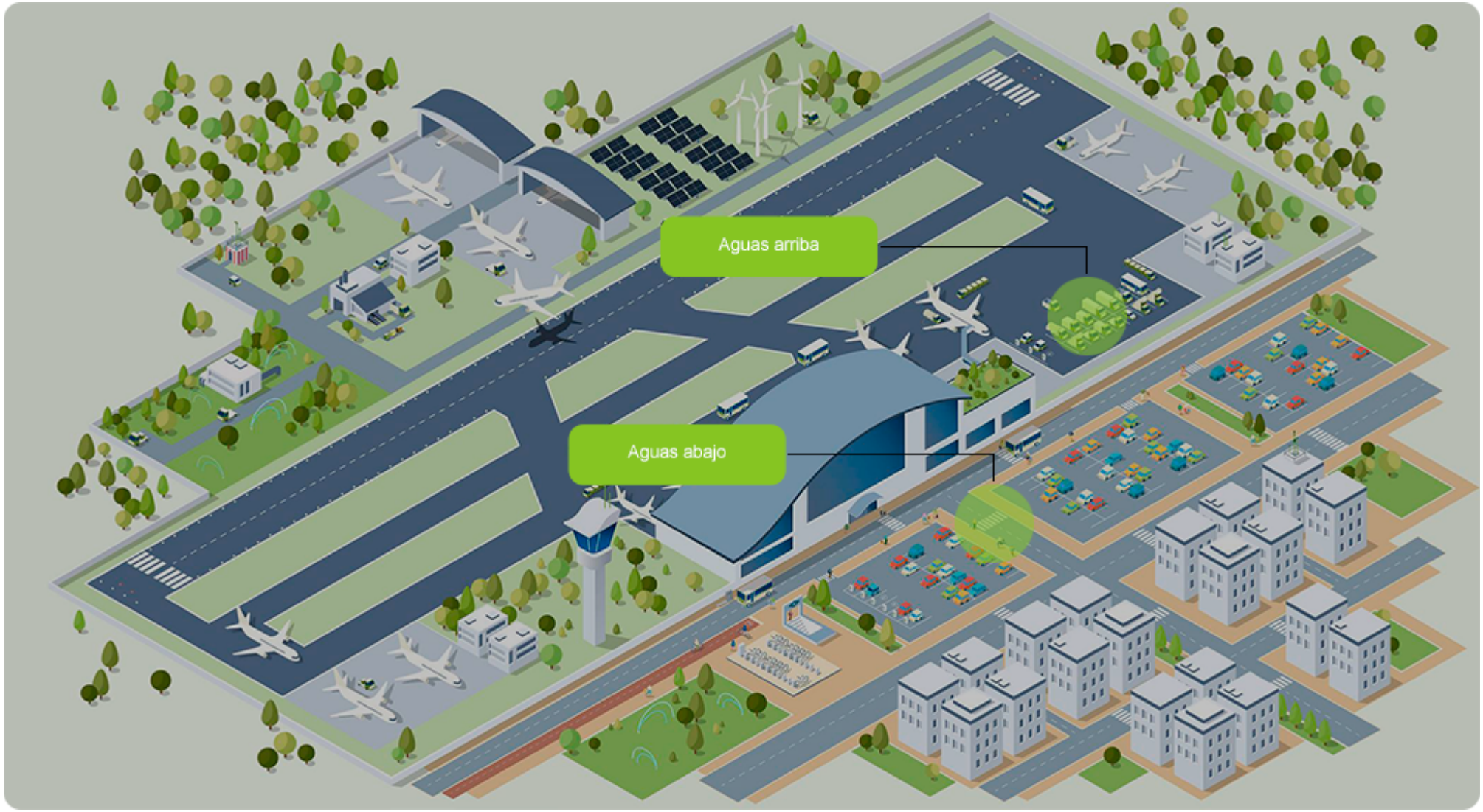
Aena pone así en valor el modelo en red en el que tiene sobrada experiencia, esto es, la gestión de muy diversos tipos de aeropuertos, desde hubs internacionales hasta aeropuertos regionales, pasando por insulares o únicamente de aviación general.

Este exitoso modelo de gestión atrae sinergias en diversos aspectos y, por tanto, genera eficiencias. Como líder mundial en gestión de infraestructuras aeroportuarias por volumen de pasajeros, Aena debe garantizar que las infraestructuras tengan la capacidad suficiente para acomodar la demanda aérea futura, reforzando su configuración como elemento esencial de desarrollo y movilidad, a la vez que genera un impacto social y ambiental positivo en el entorno, a lo largo de toda su cadena de valor.

[6] Aviation: Benefits Beyond Borders. Air Transport Action Group (ATAG)

Aena y su Cadena de Valor

(GRI 2-6)



Autora: Isabel Moreno / El País

Actividades que desarrolla la Compañía

(GRI 2-6)

La actividad principal de Aena y del Grupo es la gestión aeroportuaria. La Sociedad desarrolla sus actividades basándose en la siguiente clasificación de segmentos: Aeropuertos, Servicios Inmobiliarios, Internacional y SCAIRM.

- El segmento de Aeropuertos recoge sustancialmente las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos (identificadas en la actividad aeronáutica) así como las operaciones de gestión de espacios comerciales y la red de aparcamientos identificadas en la actividad comercial).
- El segmento de Servicios Inmobiliarios incluye la explotación de activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en dichas terminales.
- El segmento Internacional consiste en la inversión 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.

Dadas las distintas actividades que el Grupo Aena desempeña (principalmente en España, Reino Unido* y Brasil*, así como en México**, Colombia** y Jamaica**), se puede entender como número total de operaciones las métricas de número de pasajeros embarcados o desembarcados de las aeronaves (270.681.334 a cierre de 2022 y 131.756.532 a cierre de 2021), número total de aterrizajes y despegues efectuados por las aeronaves (2.469.465 a cierre de 2022 y 1.702.805 a cierre de 2021) así como peso expresado en toneladas del número total de mercancía transportada (1.103.497 a cierre de 2022 y 1.093.416 a cierre de 2021).

*A través de sociedades dependientes.
**A través de empresas asociadas.

Aguas arriba

Los tipos de proveedores que componen la cadena de suministro de Aena se diferencian principalmente entre aquellos de obra (construcción, mejora, ampliación y mantenimiento de terminales aeroportuarias, etc), servicios (consultorías, mantenimiento, etc) y suministro y, por otra parte, comerciales. Dependiendo del producto o servicio aportado, la naturaleza de las relaciones con los proveedores puede ser a corto o largo plazo, y su ubicación geográfica varía según el país en el que operen las sociedades integrantes del Grupo Aena. Ver más detalles e indicadores relacionados en el apartado "4.1.2. Descripción de la cadena de suministro."

Aguas abajo

En lo que respecta a la tipología de entidades de aguas abajo de Aena, destacan pasajeros, aerolíneas y socios comerciales, los cuales utilizan los productos y servicios de Aena para el desplazamiento físico o la puesta en marcha de su propio negocio. Al igual que en el caso de las relaciones comerciales con proveedores, la naturaleza de las mismas con las entidades aguas abajo puede ser de corto, medio o largo plazo. Por último, la mayoría de las entidades aguas abajo están ubicadas en las mismas jurisdicciones en las que opera Aena.

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

1.1. 2022: Más allá de la recuperación

(GRI 2-6)

En términos generales, a lo largo de 2022 Aena ha apreciado como los efectos de la pandemia causada por la Covid-19 se han ido progresivamente aminorando, recuperando gran parte de sus niveles de tráfico con respecto a 2019.

De hecho, la Compañía espera recuperar los niveles de tráfico previos a la pandemia (unos 275 millones de pasajeros), antes de lo previsto inicialmente, y pronostica que el número de viajeros en su red en España rondará los 300 millones en 2026.

Esta recuperación ya está en marcha y se está produciendo en la red de Aena sin acusar problemas operativos importantes, como está ocurriendo en otros aeropuertos europeos en los que la recuperación se esta produciendo a un ritmo menor. De hecho, en concreto en los aeropuertos españoles se han derivado, principalmente, del eco de las disfunciones experimentadas en los aeropuertos del resto de Europa. La legislación laboral y del transporte aeronáutico junto con la potencia turística del país y los mecanismos de coordinación generados han sido fundamentales para hacer frente y sortear de la mejor manera posible a los problemas que han surgido en el último año, derivados principalmente de aspectos como la inestabilidad geopolítica, macroeconómicos y sectoriales.

En todo caso, lo cierto es que, durante 2022 la Compañía ha recuperado más tráfico que sus pares, sin sufrir disfunciones operativas y manteniendo la calidad de servicio que se espera por los clientes. Así, a cierre de 2022 se ha recuperado el 88,5% de la cifra de pasajeros de la red de aeropuertos en España en 2019, el 93,9% del número de operaciones de aeronaves y el 93,5% del volumen de carga.

Por otra parte, el Aeropuerto de London-Luton ha recuperado el 73% de los pasajeros de 2019, el 83,5% de los movimientos de aeronaves y el 86,7% del volumen de carga. Por último, en Brasil, el Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil ha recuperado el 100,1% de los pasajeros de 2019, el 99,0% de los movimientos de aeronaves y 11,2% del volumen de carga.

Lo anterior ha derivado en un desempeño económico-financiero muy positivo. Los ingresos consolidados se han situado en 4.237,5 millones de euros, alcanzando un incremento del 69% respecto a la cifra reexpresada de ingresos consolidados al 31 de diciembre de 2021 (ver nota 2.1.1 Cambios de políticas contables de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022).

Por su parte, los gastos operativos se han situado en 2.090,7 millones de euros, registrando un crecimiento interanual del 39,9%. Respecto al programa de inversiones, el importe pagado ascendió a 728,1 millones de euros. De este importe, 559,9 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 28 millones de euros al Aeropuerto de Londres-Luton y 144,3 millones de euros al Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil[7].

Asimismo, cabe destacar que en el ámbito de la expansión internacional, Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha resultado adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de 11 aeropuertos en Brasil en subasta celebrada el 18 de agosto. Con esta concesión, Aena se convierte en el gestor de una red de 17 aeropuertos en Brasil con presencia en nueve estados y más de 40 millones de pasajeros.

En cuanto a la posición financiera, a lo largo del 2022 se ha producido una reducción significativa en la ratio de apalancamiento. A nivel del Grupo Aena, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 3.779,3 millones de euros al 31 de diciembre de 2022.

En vista de este nuevo escenario, más alentador, Aena se ha encontrado en disposición de definir su nueva hoja de ruta que marcará los próximos años. Un nuevo Plan que, sigue una línea continuista del precedente, y presta especial atención a la sostenibilidad, como eje transversal del mismo, y otros factores habilitadores estratégicos. Entre ellos la innovación, impacto social o la gestión de personas.

[7] Ver capítulo 5 del Bloque A para más información.

1.2. El nuevo Plan Estratégico 2022-2026

(GRI 2-22)

En 2022, Aena ha presentado su nuevo Plan Estratégico 2022-2026 centrado en consolidar la recuperación, potenciar la innovación y ser un referente internacional en sostenibilidad.

Con este nuevo marco estratégico, Aena pretende contar con los aeropuertos más seguros, eficientes, sostenibles y acogedores del mundo, catalizadores de la economía y el turismo, y generadores de valor para nuestros accionistas, nuestros clientes y la sociedad.

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

En su nuevo Plan Estratégico, Aena renueva su compromiso con los accionistas y propondrá a la Junta de Accionistas un pay-out durante todo el periodo del Plan Estratégico del 80% sin aplicar los efectos de la DF7

Todo ello con la sostenibilidad como factor transversal de nuestro crecimiento.

Actividad aeronáutica

En relación con la actividad aeronáutica de la Compañía, la estrategia de negocio persigue tres objetivos claros:

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

Para dar cumplimiento a estos objetivos, la Compañía prevé una inversión total en España en el periodo 2022-2026 de 2.250 millones de euros, con un promedio de inversión anual de 450 millones de euros.

Asimismo, en el marco del plan cabe destacar, entre otros, lo siguientes aspectos:

- Desaparición en 2025 de los límites tarifarios que operan en 2022.
- Establecimiento de bases del crecimiento de la capacidad que será muy relevante para el DORA III y que ampliará la base de activos regulados.
- Incorporación de cambios estructurales en la base de costes que permitirá a Aena seguir siendo líder en eficiencia operativa.
- Disposición de medidas energéticas alternativas para garantizar la reducción de costes por este motivo (Plan Fotovoltaico).

Actividad comercial

En el ámbito comercial, Aena espera un incremento significativo en el ingreso comercial tanto por pasajero (al menos un 12% para 2026 con respecto a 2019) como a nivel global (más de un 23%).

En los últimos meses de 2022, las ventas agregadas de las líneas comerciales ya superaron las de 2019 y, en las recientes adjudicaciones, las Rentas Mínimas Garantizadas (RMGAs) de 2023 son un 13% superiores a las de 2019, mientras que, para 2026, las RMGAs mejorarán hasta en un 65%.

Estas cifras aumentarán aún más con los resultados de concursos relevantes que se pondrán en el mercado durante el periodo del nuevo Plan Estratégico, como el de las Tiendas Libres de Impuestos, que es el mayor del mundo y para el que se ha diseñado una estrategia que implica más superficie comercial, más competencia y contratos de más larga duración.

Esta recuperación de tráfico y negocio comercial se produce a pesar de un contexto de riesgos globales y sectoriales entre los que destacan, primero, los geopolíticos, como la invasión de Ucrania, que impactan en la economía; segundo, los puramente macroeconómicos, como la subida de tipos, la inflación general y los precios de la energía, y tercero, los sectoriales, como los cambios estructurales en la base de costes.

Aena ha sentado las bases para continuar siendo siendo líder indiscutible en seguridad y eficiencia operativa en el sector. Entre las medidas adoptadas para el control de costes destacan la firma de contratos con terceros para el suministro de servicios en los próximos años (ya se ha firmado el 85% de esos contratos para 2023, el 60% para 2024 y el 55% para 2025).

Además, un factor significativo en este ámbito será el coste de la energía, que se contendrá a medio plazo con el Plan Fotovoltaico de Aena. Este proyecto, que implica una inversión de 350 millones de euros para la construcción de plantas solares que autoabastezcan a los aeropuertos, ya dispone de acceso y conexión a la red para un 52% de sus necesidades.

Actividad internacional: centrados en Brasil y en apuestas selectivas

En esta línea, la prioridad de la Compañía es la consolidación y maximización de los activos internacionales, así como seguir apostando selectivamente por inversiones atractivas, con el máximo rigor financiero.

En este sentido, Brasil, se configura como un mercado estratégico en el que se gestionará desde 2023 el 20% del tráfico del país. Aena seguirá con la ejecución de las inversiones en los aeropuertos del Nordeste e integrará en la red los 11 aeropuertos adjudicados en agosto de 2022.

En el aeropuerto brasileño más relevante, el de Congonhas en Sao Paulo, el segundo con mayor tráfico de pasajeros de Brasil, Aena ha diseñado un proyecto técnico ambicioso que cumplirá con los requisitos de seguridad y calidad definidos por el Gobierno brasileño e incrementará la oferta comercial.

Ciudades aeroportuarias y negocios adyacentes

En 2022 Aena ha puesto en marcha el proyecto de Ciudades Aeroportuarias a través del proyecto de la Ciudad Aeroportuaria Adolfo Suárez Madrid-Barajas, de la que se han adjudicado las primeras 32 hectáreas para usos logísticos, con 295 hectáreas adicionales para darle continuidad.

Este proyecto es ya, por tanto, una realidad que se espera trasladar a otros aeropuertos, como el Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, donde se prevén los primeros lanzamientos entre 2024 y 2025; o Málaga-Costa del Sol, Sevilla y Valencia, donde se prevén las primeras licitaciones entre 2023 y 2024.

Por otro lado, en los próximos años, Aena aprovechará de forma selectiva otras oportunidades adyacentes a la actividad principal, en las que se observe una ventaja competitiva, relacionadas con la logística, la movilidad y los servicios basados en datos.

Sostenibilidad medioambiental, elemento transversal de crecimiento

Aena reformula su compromiso con la sostenibilidad ambiental manteniendo unas metas ambiciosas en materia de descarbonización, por delante de las del sector: ser carbono neutral en 2026 y *Net Zero* en 2040. Para ello el Plan de Acción Climática (PAC) representa una inversión de 550 millones de euros de 2021 a 2030.

VALORES Y PROPÓSITO

1	Cada vez más sostenibles medioambientalmente	2	Escucha activa y orientación al cliente	3	Excelencia en infraestructuras y servicios
4	Talento y diversidad	5	Innovación	6	Orientación a resultados y proyectos tangibles
7	Liderazgo con impacto	8	Comunicación fluida y flexible	9	Dinamismo: anticipación y adaptación al cambio
10	Visión global en todas nuestras actividades	11	Crecimiento y rentabilidad	12	Integridad y compromiso

1.3. Hacia la recuperación del transporte aéreo

(GRI 3-3)

Para la recuperación del tráfico aéreo, y situarlo en niveles similares a los alcanzados en 2019, y a pesar de que la recuperación depende en gran medida de factores exógenos, Aena potenciará el crecimiento del tráfico aéreo actuando a través de cuatro palancas:

- Recuperando la confianza del pasajero, ofreciendo la máxima seguridad sanitaria en los aeropuertos, a través de la coordinación de actuaciones y protocolos con actores relevantes como, entre otros, compañías aéreas, autoridades sanitarias y otros aeropuertos europeos. Asimismo, en este quinquenio, Aena deberá potenciar el despliegue de tecnologías para minimizar el contacto y agilizar los procesos, reduciendo así el riesgo de propagación de la COVID-19.
- Trabajando activamente con compañías aéreas para atraer la demanda a la red de aeropuertos.
- Potenciando el diseño y aplicación de incentivos comerciales que impulsen el desarrollo de nuevas rutas y el crecimiento en las ya existentes; y colaborando estrechamente con autoridades locales y autonómicas, agentes económicos y sociales, a través de los Comités de Coordinación Aeroportuaria, entre otros.
- Preparando la red de aeropuertos para satisfacer las necesidades del transporte aéreo a largo plazo, equilibrando dichas necesidades con las de los territorios en los que prestan servicio, a través del consenso necesario.

Junto a las medidas previstas para recuperar el tráfico, el DORA 2022-26 incluye aspectos enfocados al mantenimiento de las tarifas respecto a los niveles de 2021 durante los cinco próximos años, entre los que destacan:

- La inversión total reconocida para el periodo del DORA asciende a 2.250 millones de euros, siendo el nivel medio anual de inversión durante el periodo de 450 millones de euros. Aena considera que estas inversiones contribuirán a lograr el nivel de calidad adecuado en la prestación de los servicios aeroportuarios, especialmente, en materia de sostenibilidad y digitalización.
- El ámbito de la sostenibilidad se configura como un eje estratégico de la compañía. En este sentido, fija las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena estableciendo unos

estándares en materia medioambiental que se articulan a través de 6 indicadores referidos a:

- emisiones absolutas de CO_2,
- eficiencia energética,
- neutralidad en carbono,
- agua consumida,
- niveles de ruido,
- residuos no peligrosos valorizados.

- Incentivos comerciales con criterios medioambientales: Como parte de su estrategia de sostenibilidad Aena podrá establecer incentivos comerciales orientados a la mejora de la sostenibilidad medioambiental en los aeropuertos de la red.

El gran reto del sector para el próximo quinquenio será recuperar los niveles de tráfico aéreo previos a la pandemia y trabajar conjuntamente con las aerolíneas para alcanzar ese objetivo común.

2. Contexto del sector[8]

(GRI 3-3)

Aena 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 el operador de infraestructuras aeroportuarias líder en el mundo, creciendo a través de la diversificación y situando la sostenibilidad como factor transversal del crecimiento.
Para ello, resulta primordial dar respuesta a los nuevos retos asociados al sector que, una vez superada la pandemia, marcarán la senda de crecimiento y que pasan por adaptarse al entorno de incertidumbre geopolítica y económica actual.

La actividad de la Compañía esta sometida a riesgos e incertidumbres, muchos de ellos difíciles de prever y fuera del control de Aena. Factores de orden macroeconómico, (v.g. la inflación), geopolíticos (v.g. la evolución de la guerra de Ucrania), sectoriales (v.g. la escasez de personal), la situación del mercado, modificaciones normativas o regulatorias, movimientos en los mercados bursátiles nacionales e internacionales, y cualesquiera otros elementos que pudieran afectar a la evolución de los negocios, son variables sobre las que existe incertidumbre sobre su evolución y/o sus potenciales impactos.

Con la finalidad de mitigar este nivel de incertidumbre sobre los principales retos a los que se expone la Compañía, la identificación, valoración y gestión adecuada de los eventos potenciales, y sus impactos, es fundamental para garantizar la creación de valor y la consecución de sus objetivos.

La gestión de riesgos se configura como un pilar clave para la creación de valor y la consecución de los objetivos estratégicos de la Compañía.

[8] Este apartado se ve completado con los Estados Financieros.

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

TENDENCIAS E IMPACTOS	ESCENARIOS
CONTEXTO MACROECONÓMICO Y POLÍTICO **CONCENTRACIÓN Y COMPETENCIA**	Ver nota 3.1.1. de las Cuentas anuales consolidadas de ejercicio 2022. Entorno geopolítico: Inestabilidad política (conflicto Rusia - Ucrania) Factores macroeconómicos tales como la situación del mercado, incertidumbre económica o movimientos en los mercados bursátiles nacionales e internacionales, incremento de la inflación y, en particular, de los precios de la energía. Riesgos asociados a la aparición de nuevas variantes de la pandemia Crisis de mercados emisores y daños derivados de la situación financiera de las aerolíneas, que pudieran afectar al negocio aeronáutico fundamentalmente y a la concentración de compañías aéreas. Riesgo relativo a Negocio comercial e inmobiliario, afectado por menores ingresos derivados de la disposición final séptima de la Ley 13/2021 de Ordenación de los Transportes Terrestres, cambios de tendencia en el consumo, la evolución de la recuperación del tráfico aéreo y de los principales indicadores económicos. 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). 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.
CIBERSEGURIDAD	Exposición e incremento de las amenazas y vulnerabilidades ante ciberataques. La pandemia ha cambiado patrones de relación en la comunicación y los negocios, y ha supuesto un auge del teletrabajo.
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.
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 y que pueden verse agravados en un escenario de incrementos de costes generalizados, especialmente de la energía.

La sostenibilidad es uno de los mayores retos de la sociedad en la actualidad. Existe un elevado consenso sobre la urgencia de limitar el impacto en el medio ambiente y la necesidad de trabajar de forma colaborativa para compensar los impactos de los últimos años. Se debe dar una respuesta contundente y común, que involucre a todos los actores de la sociedad instituciones públicas, empresas y ciudadanos.

Potenciales consecuencias restrictivas de las “imposiciones de combustible de aviación sostenible (SAF)”, en referencia a uno de los principales cambios regulatorios que pueden afectar a la actividad de Aena.

El Grupo está expuesto a los efectos del cambio climático. Este riesgo conlleva impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los aspectos señalados en la nota 3.4 de las Cuentas anuales consolidadas.

- Cambios regulatorios que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono, reducción de la demanda u otros aspectos relacionados con el uso de combustible sostenible en aviación (SAF).
- Grado de implantación de las medidas relacionadas con la acción climática y la sostenibilidad contempladas en el Plan de Acción Climático de la compañía, tendentes a establecer un modelo económico descarbonizado y sostenible en los aeropuertos de la Red, en un contexto de creciente presión por parte de inversores y de la sociedad en su conjunto.
- Resiliencia de las infraestructuras y operativa de los aeropuertos ante eventos asociados al cambio climático, desastres naturales y condiciones meteorológicas extremas y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo.
- Limitaciones parciales o totales a la operativa, la capacidad y el desarrollo necesario de los aeropuertos originadas por motivos medioambientales o derivadas del cumplimiento de la normativa medioambiental existente o futura.
- Destinos que pierden atractivo para los visitantes, por cambios en las preferencias y comportamientos del consumidor, por la estigmatización del sector, por políticas de desincentivación y restricción de vuelos domésticos en las rutas donde exista una alternativa de tren de alta velocidad, por una posible imposición de una nueva ecotasa al precio de los billetes, entre otros.
- Un marco de políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas.

SOSTENIBILIDAD Y CAMBIO CLIMÁTICO

Al realizar las previsiones de tráfico, además del entorno macroeconómico previsto, el Grupo ha analizado los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo, tanto a nivel global, como los propios del sector aéreo, destacando el posible impacto de medidas medioambientales.

En los modelos planteados para elaborar las proyecciones de tráfico aéreo, se ha contemplado el impacto de las siguientes medidas que ya se están imponiendo en algunos países europeos:

- Aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión.
- Restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por AVE: cualquier restricción de vuelos de corto radio con alta proporción de pasajeros de conexión, limitaría significativamente la conectividad de medio y largo radio y limitaría el desarrollo hub de los principales aeropuertos.

El impacto que podrían tener estas medidas en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando, si bien a día de hoy aún no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas. Por ese motivo, y para acotar la incertidumbre asociada a la aplicación de estas medidas, en lugar del escenario teórico que arrojarían los modelos econométricos, el Escenario Base elegido se encuentra situado en la horquilla media-baja de dichos modelos econométricos (Nota 7.e de las Cuentas anuales consolidadas).

Adicionalmente, en los últimos años están surgiendo diversas iniciativas medioambientales que, en caso de materializarse, podrían tener gran impacto en el sector aéreo. Destaca la iniciativa de la UE “Fit for 55”, donde se incluyen, entre otras, las siguientes propuestas legislativas:

- Revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE.
- Revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía: eliminación de las exenciones en el transporte aéreo (impuestos al queroseno)
- Iniciativa ReFuelEU Aviation para unos combustibles de aviación sostenibles: Obligará a los proveedores de combustible y aerolíneas a combinar un nivel cada vez más elevado de combustibles sostenibles (SAF) en los actuales combustibles
- Reglamento para el despliegue de la infraestructura para el suministro de combustibles alternativos

En la preparación de los Estados Financieros Consolidados del Grupo, la dirección ha tenido en cuenta el impacto del cambio climático, y la evaluación del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática de la Sociedad matriz Aena S.M.E., S.A. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera del ejercicio.

Ver nota 3.4 de las Cuentas Anuales Consolidadas

ORGANIZACIÓN Y REGULACIÓN PÚBLICO-PRIVADA	Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.
INNOVACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL	Desarrollo de políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a la necesidad del negocio encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa.
MARCO NORMATIVO Y ASPECTOS REGULATORIOS	Cambios en la normativa e incertidumbre sobre la interpretación de la legislación surgida en distintas materias, como ESG, y la necesidad de adecuación a los nuevos y continuos requerimientos legales que pueden conllevar un incremento de la litigiosidad derivada de los conflictos con operadores, proveedores y clientes, así como afectar a la gestión y reputación de la compañía. 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. El 3 de octubre entró en vigor la Ley 13/2021 que en su Disposición final séptima modifica los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio para actividades de restauración o de comercio minorista que estuvieran en vigor el 14 de marzo de 2020 o licitados con anterioridad. Legal y regulatorio. Relacionado con la incertidumbre sobre la interpretación de la legislación en el contexto de crisis actual y adecuación a los nuevos requerimientos legales que han llevado a un incremento de la litigiosidad. Ver nota 3.1.4) de las Cuentas Anuales Consolidadas. Impacto en la valoración de los activos del Grupo. En cumplimiento de la normativa contable, el Grupo lleva a cabo valoraciones de sus activos para determinar si se produce algún deterioro como consecuencia de la recuperación paulatina del tráfico aéreo, así como por el marco histórico de incertidumbre en el que opera, derivado de tensiones geopolíticas y un complejo entorno macroeconómico. Las correcciones valorativas que se ponen de manifiesto se reflejan en la cuenta de resultados. Efectos relacionados con el DORA II y las resoluciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) de supervisión de las tarifas aeroportuarias y la concesión del reequilibrio económico previsto en la norma.
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.
PLANIFICACIONES Y EJECUCIÓN DE INVERSIONES	Retrasos en la ejecución de inversiones comprometidas resultado de actuaciones de terceros u otros efectos externos (aumento de precios de los materiales de construcción y energía, fallos en la cadena de suministros, nueva regulación medioambiental, vigencia de las medidas de sostenibilidad económica, etc).
INTERNACIONALIZACIÓN	La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación de las adquisiciones, así como derivados del posterior desarrollo de operaciones en terceros países (a través de filiales y participadas) y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas debido al empeoramiento de la situación económica, cambios legales y regulatorios adversos u otros efectos sobre los contratos de concesión.
CALIDAD DEL SERVICIO	Aspectos que pudiesen repercutir sobre la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros aeropuertos, como la adaptación a los requisitos sanitarios, que afecten a la reputación de Aena o pudieran suponer incumplimientos.

3. Los riesgos y su gestión

(GRI 3-3)

3.1. Estructura, control y gestión de riesgos[9]

(GRI 2-12; 2-24)

Aena tiene establecido Sistema de Control y Gestión de Riesgos (en adelante, el Sistema de Gestión de Riesgos o el Sistema) cuya finalidad es la de garantizar el cumplimiento de las estrategias y objetivos de la Compañía, asegurando que los riesgos que pudieran afectar a los mismos sean identificados, analizados, evaluados, gestionados y controlados de forma sistemática y con criterios uniformes en un entorno competitivo globalizado y un contexto complejo.

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

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

El objeto de la Política de Control y Gestión de Riesgos es asegurar un marco general adecuado de control y gestión de las amenazas e incertidumbres de cualquier naturaleza que pudiesen afectar a Aena.

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

Sistema de gestión de Riesgos

Desarrolla los principios defenidos 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 | Tecnológicos | Legales y de cumplimiento
De información | Sociales, medioambientales y de Buen Gobierno

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 con controles e indicadores

ACTUALIZACIÓN

Al menos anualmente se revisan y se llevan a cabo evaluaciones de los riesgos identificados

SUPERVISIÓN DE 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**

La políticade Control y Gestión de Riesgos de Aena

(GRI 2-24)

La Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena, actualizada en diciembre de 2022, tiene como objetivo establecer un marco general adecuado de control y gestión de las amenazas e incertidumbres de cualquier naturaleza que pudiesen afectar a Aena, estableciendo las directrices generales del Sistema de Gestión de Riesgos.

El Sistema de Gestión de Riesgos se constituye como un modelo de control y gestión que funciona de forma integral y continua, centralizándose su gestión en las diferentes áreas corporativas de negocio y soporte. El enfoque metodológico del Sistema está basado en el marco COSO III[10] y comprende las siguientes etapas:

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

Este Sistema contempla los distintos tipos de riesgos financieros y no financieros a los que se enfrenta la Sociedad incluyendo, en la medida que sean significativos, los principales riesgos operativos, tecnológicos, legales, sociales, medioambientales, políticos, reputacionales (incluidos los relacionados con la corrupción), de cumplimiento normativo y económicos, considerando los relacionados con 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.

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

Los riesgos inherentes al desarrollo internacional de Aena forman parte integral de su Sistema de Gestión de Riesgos.

Asimismo, los principios fundamentales de la gestión de riesgos aplicables en las filiales de Reino Unido (Aeropuerto de Londres-Luton) y Brasil (Aena Brasil) son consistentes con los contenidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena, adaptando la gestión de riesgos empresariales a sus dimensiones y realidad económica.

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

Los roles y responsabilidades de las áreas involucradas en el control y la gestión de riesgos en la Compañía 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[11].
- La Comisión de Auditoría supervisa y evalúa el Sistema de Gestión de Riesgos, asegurando que los principales riesgos financieros y no financieros se identifiquen, gestionen, comuniquen y se mantengan en los niveles planificados. Esta supervisión abarca a los distintos tipos de riesgos a los que se enfrenta el Grupo e incluye, específicamente la supervisión y evaluación de los siguientes aspectos:
  - Las medidas previstas para mitigar el impacto de los riesgos identificados y su efectividad;
  - Los sistemas de información y control interno que se utilizan para controlar y gestionar los citados riesgos;
  - Que el nivel de riesgo se mantiene en las variables definidas como aceptables.
- Las Direcciones Corporativas identifican y evalúan los riesgos que están bajo su área de responsabilidad, ejecutan las actividades mitigadoras asociadas a los riesgos, proponen y reportan los indicadores para su adecuado seguimiento y establecen planes de acción para mitigar los riesgos, informando sobre la eficacia de los mismos.
- La Dirección de Auditoría Interna asiste a la Comisión de Auditoría en la coordinación de las actividades definidas en la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena; asegurando el buen funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos para que se identifiquen, gestionen y cuantifiquen adecuadamente los principales riesgos que afecten a Aena y reportando a los órganos de gobierno de la Sociedad. Esta dirección es estructuralmente independiente del resto de áreas y direcciones.

Respuesta a los principales riesgos y a nuevos desafíos

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.

[10] COSO Enterprise Risk Management – Integrating with Strategy and Performance
[11] Puede consultarse el número de Consejeros que tienen formación y experiencia en auditoría riesgos en el Capítulo 1. Modelo de Gobierno Sostenible del Bloque B.

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

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

Fomento de una cultura de gestión de riesgos

Aena, en línea con su compromiso con la gestión y el control de riesgos que puedan afectar al cumplimiento de sus objetivos, desarrolla diversas medidas enfocadas a crear una cultura de riesgo en toda la organización:

- Vinculación de los retos y riesgos clave de la Compañía con el establecimiento de los objetivos estratégicos ligado al desempeño de los empleados, especialmente aquellos con puestos de responsabilidad.
- Incorporación de criterios vinculados al desempeño en la materia y la consecución de la retribución variable (evaluación de los empleados).
- Diseño y ejecución de iniciativas formativas y de sensibilización en materia de control y gestión de riesgos a todos los niveles de la organización. En concreto, se realizan seguimientos mensuales de los indicadores de los riesgos (KRIs) y trimestrales de las medidas de los riesgos, coordinando las acciones necesarias con sus responsables (recordatorios, refrescos del manejo de la aplicación de reporte (SAP-GRC), formación de nuevas incorporaciones en el sistema, etc.). Asimismo, en 2022 se han desarrollado 3 actuaciones formativas específicas (dirigidas al personal de ANB) a la que han asistido 30 empleados.
- Inversión en plataformas tecnológicas que facilitan y hacen más eficiente la identificación, gestión y monitorización de los riesgos clave (SAP GRC).

3.2. Riesgos en 2022[12]

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

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

En 2022, se ha procedido a actualizar el Mapa de Riesgos[13]. Para esta revisión se han tenido en cuenta tanto fuentes internas (ej. Plan Estratégico), como fuentes externas (mejores prácticas de competidores). Así, tras la revisión oportuna, el mapa ha pasado de tener 16 riesgos a un total de 15[14], clasificados en: estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento, de información y sociales, medioambientales y de buen gobierno.

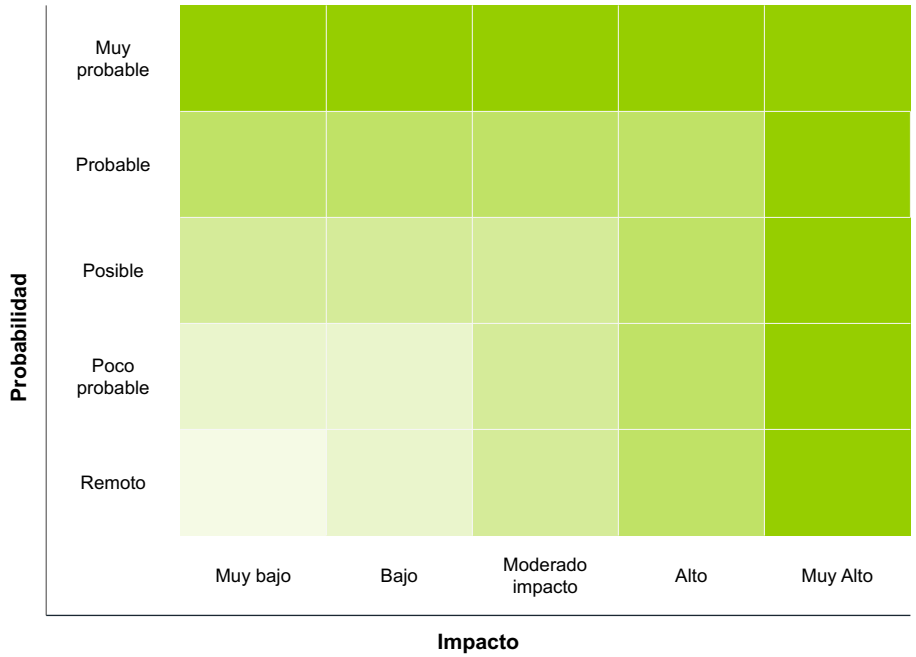
En el seno del Comité de Dirección se han desarrollado distintas sesiones/talleres enfocados a evaluar la criticidad de los riesgos en función de su impacto (económico, operativo y reputacional) y su probabilidad de ocurrencia, a revisar la definición de los riesgos y a identificar posibles riesgos emergentes no detectados en la fase anterior.

Retos y riesgos emergentes

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

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

En concreto, a principios del 2022 se llevó a cabo una revisión del Mapa de Riesgos de Aena para incorporar el impacto de los riesgos emergentes derivados de la guerra de Ucrania y su afectación al entorno macroeconómico (incremento de precios, en particular de la energía, incremento de ciberataques, endurecimiento de las condiciones financieras, etc.), valorando la incorporación de nuevas medidas mitigadoras asociadas.



[12] Para más información, ver Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo incluido como Anexo al presente Informe
[13] Cumpliendo con lo indicado en la Política, y acorde con lo indicado en la Guía Técnica 3/2017 de Comisiones de Auditoría de la CNMV, la Compañía actualiza anualmente el mapa de riesgos.
[14] Ver apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo.

PRINCIPALES TIPOS DE RIESGOS

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

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.	Planes Directores. Seguimiento de la regulación sobre propiedad y control (Brexit). Plan de captación de tráfico aéreo y fidelización de compañías aéreas. Plan Estratégico de Desarrollo Comercial. Seguimiento de medidas y controles desarrollados en el marco de la covid-19. Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética. Proceso de consulta anual de tarifas para el siguiente ejercicio. Programas de detección de potencial en personal y *Employer Branding*.
OPERACIONALES	Son los riesgos de sufrir pérdidas o una reducción de la actividad debido a la adecuación o a fallos en los sistemas y controles internos o en los procesos. Son riesgos operacionales, entre otros, los derivados de fallos, 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, contingencias invernales, etc. Auditorías externas e internas de seguridad aeroportuaria (*safety & security*). Centro de Gestión de Red y Centros de Gestión Aeroportuaria para comunicación, identificación seguimiento y coordinación de incidencias. Estrategia de innovación corporativa y colaboración con empresas externas en materia de innovación. Póliza de responsabilidad civil aviación operador de aeropuertos + responsabilidad civil guerra y terrorismo. Póliza de todo riesgo daño material, pérdida de beneficio y avería de maquinaria + cobertura franquicia del Consorcio de Compensación de Seguros por riesgos catastróficos de la naturaleza y terrorismo. Contrato de servicios meteorológicos para la navegación aérea en los aeropuertos de Aena. Medidas COVID-19: comunicaciones, seguridad y sistemas. Plan de actuación en caso de aviso de explosivo. Gestión de la afección acústica y procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental. Procedimiento de planificación, control y ejecución de inversiones. Póliza para protección de empleados (vida, seguridad y salud).

PRINCIPALES TIPOS DE RIESGOS

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

TIPO DE RIESGOS	CONTENIDO	MECANISMOS DE CONTROL Y ACTIVIDADES MITIGADORAS
FINANCIEROS	Se engloban dentro de esta categoría los riesgos de financiación, variaciones de tipos de interés y de tipo de cambio, riesgo de liquidez y riesgo de crédito, así como los relacionados con pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.	Procedimientos de planificación, control y ejecución de inversiones. Política fiscal corporativa. Instrumentos de cobertura de tipo de interés, avales y fianzas. 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 2021, 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…), la regulación sectorial y las normativas internas, así como los riesgos que puedan afectar a la reputación de la Sociedad y del Grupo, especialmente los riesgos relacionados con la corrupción.	Sistema de Cumplimiento normativo incluyendo procedimientos y políticas contra la corrupción y el fraude y política de gobierno corporativo. Seguimiento de acuerdos y litigiosidad con operadores comerciales. Gestión y monitorización de riesgos de cumplimiento a través de la aplicación SAP-RICUM y canal de denuncias. Política Fiscal Corporativa. DORA II. Código de Conducta.
DE INFORMACIÓN	Son riesgos relacionados con la fiabilidad en la elaboración, obtención y comunicación de información financiera y no financiera, tanto interna como externa, relevante para el Grupo.	Sistema de Control Interno de la Información Financiera con certificación ISAE 3000. Supervisión de la información financiera y no financiera por parte de los órganos de gobierno. Política General de Comunicación de la Información Financiera, No Financiera y Corporativa. Política de Comunicación y Contacto con los Accionistas.

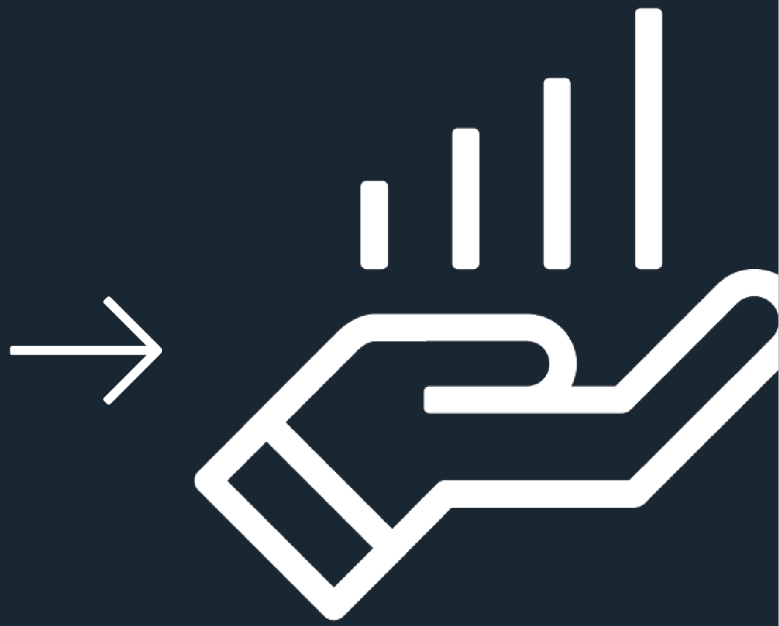
PRINCIPALES TIPOS DE RIESGOS

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

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

BLOQUE A

Información Económica y Financiera



1. Aspectos clave

El Grupo Aena ha registrado un volumen de pasajeros de 270,7 millones en 2022, lo que representa un crecimiento interanual del 98,5% y una recuperación del 88,1% del volumen de tráfico del mismo período de 2019[1].

- El número de pasajeros en la red de aeropuertos en España[2] ha alcanzado 243,7 millones, lo que supone un aumento interanual del 103,1% y una recuperación del 88,5%.
- El Aeropuerto London Luton ha registrado 13,1 millones de pasajeros, lo que representa un aumento interanual del 186,5% y una recuperación del 73,0% respecto a 2019.
- El tráfico de los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (en adelante, ANB) ha alcanzado 13,9 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 17,5% y un 100,1% del volumen de 2019.

Aena ha revisado al alza los escenarios de estimación de tráfico en la red de aeropuertos de España para 2023, con una recuperación del volumen de pasajeros de entre el 94% y el 104% respecto a 2019. Se estima que el escenario central es el más probable, con una recuperación del 99% respecto a 2019.

Según se explica en la nota 2.2.1 Cambios en políticas contables de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022, Aena ha llevado a cabo un cambio en la política contable aplicada para registrar el impacto de las reducciones en las rentas mínimas anuales garantizadas (en adelante, RMGA), ya sean éstas consecuencia de la Disposición Final 7 de la Ley 13/2021 (en adelante, DF7), de decisiones judiciales o de acuerdos alcanzados con los arrendatarios.

En las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021 formuladas en febrero de 2022, el impacto de estas reducciones de rentas sobre los ingresos y sobre los resultados, se distribuía de forma lineal a lo largo de la vida remanente de los contratos de arrendamiento afectados, de acuerdo a lo establecido en la NIIF 16 (Arrendamientos).

Como se indicó en el capítulo 10. Hechos posteriores del informe de gestión consolidado al 30 de septiembre de 2022, el 20 de octubre de 2022 se publicó la Decisión de Agenda del Comité de Interpretaciones de las NIIF (CINIIF) sobre la condonación por el arrendador de pagos por arrendamiento (NIIF 9 y NIIF 16). En aplicación de esta interpretación, el Grupo ha procedido a un cambio de la política contable aplicada a estas reducciones de rentas. El nuevo tratamiento supone que el impacto de las mismas se registra íntegramente en el momento de la aprobación de la DF7, de las resoluciones judiciales o del acuerdo comercial que de lugar a las reducciones.

La aplicación de este cambio de política contable con carácter retroactivo ha conducido a la reexpresión de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2021 que se presentan a efectos comparativos.

El efecto del cambio de criterio contable ha supuesto el aumento de las pérdidas del ejercicio 2021 por importe de 415,4 millones de euros y de las pérdidas del ejercicio 2020 por importe de 36,1 millones de euros. En conjunto, esto supone un impacto de 451,6 millones de euros en el patrimonio neto del Grupo a 31 de diciembre de 2021.

A continuación, se muestra el efecto de la reexpresión en las cifras comparativas de la cuenta de resultados consolidada:

Miles de euros	2021	Ajuste	2021 Reexpresado
Ingresos ordinarios	2.318.750	109.269	2.428.019
Bajas de activos financieros	-	(663.145)	(663.145)
EBITDA	**644.839**	**(553.876)**	**90.963**
Resultado de explotación	**(151.780)**	**(553.876)**	**(705.656)**
Resultado antes de impuestos	**(168.465)**	**(553.876)**	**(722.341)**
Impuesto sobre las ganancias	78.881	138.469	217.350
Resultado del período consolidado	**(89.584)**	**(415.407)**	**(504.991)**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	**(60.041)**	**(415.407)**	**(475.448)**

El cambio de criterio contable introducido supone que 2022 recoge unos ingresos superiores en 310,4 millones de euros a los que se hubieran registrado siguiendo el criterio anterior. El EBITDA consolidado mejora en 293,0 millones de euros y el beneficio neto del ejercicio mejora en 219,7 millones de euros.

La reexpresión no tiene efectos sobre la generación de caja.

Los ingresos consolidados se han situado en 4.237,5 millones de euros. Han alcanzado un incremento interanual del 69,3% y de 1.735,0 millones de euros respecto a la cifra de 2021 reexpresada (2.502,5 millones de euros).

Del importe de ingresos del Grupo, los ingresos de la actividad aeronáutica en la red de aeropuertos en España han ascendido a 2.418,0 millones de euros (+81,5% interanual y +1.085,8 millones de euros) y los ingresos

[1] El cálculo incluye el número de pasajeros del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil a efectos comparativos. La Sociedad concesionaria asumió las operaciones a lo largo del primer trimestre de 2020.
[2] Los datos referidos a la red de aeropuertos en España incluyen el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

comerciales se han situado en 1.243,8 millones de euros (+37,5% interanual y +339,6 millones de euros respecto a la cifra de ingresos de 2021 reexpresada).

La recuperación del tráfico, el incremento del gasto por pasajero y la apertura progresiva de locales que permanecieron cerrados durante la pandemia, han impulsado la actividad comercial en 2022 a niveles prepandemia.

De este modo, los ingresos totales por rentas fijas y variables facturadas y cobradas en el periodo ya han superado las cifras de 2019 (+2,6%) y han pasado de 4,25 euros por pasajero en 2019 a 4,93 euros en 2022.

En concreto, es destacable la recuperación de los ingresos de las líneas de duty free, restauración, alquiler de vehículos y servicios VIP. En las tiendas libres de impuestos destaca el aumento del gasto medio del pasajero británico que ha superado el nivel de 2019 así como el efecto que ha tenido la aplicación tras el Brexit del régimen fiscal libre de impuestos a estos pasajeros, el cual conlleva unos porcentajes de renta variable superiores. En la línea de alquiler de vehículos, debido principalmente al incremento de los precios de los contratos. En servicios VIP, la recuperación de los ingresos refleja la mejora del índice de penetración así como el aumento de los precios.

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) se han situado en 2.090,7 millones de euros. Han registrando un crecimiento interanual del 39,9% (595,9 millones de euros). Otros gastos de explotación se han situado en 1.413,1 millones de euros, alcanzando un incremento interanual del 61,2% (536,6 millones de euros) que refleja, entre otros, el efecto de la mayor actividad y de la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios abiertos, así como el incremento del precio de la energía eléctrica en los aeropuertos de la red en España.

En los aeropuertos de la red en España, el importe de otros gastos de explotación ha alcanzado 1.139,3 millones de euros y un aumento interanual de 349,1 millones de euros (+44,2%). El gasto de energía eléctrica ha supuesto 268,4 millones de euros y un incremento interanual de 146,0 millones de euros (+119,3%).

Excluyendo el impacto de la energía eléctrica, el aumento interanual de otros gastos de explotación en la red de aeropuertos en España ha sido de 203,1 millones de euros (+30,4%). Respecto a 2019 se han incrementado en 5,5 millones de euros (+0,6%).

Como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a las consecuencias de la pandemia, la Compañía ha incurrido en gastos por importe de 60,4 millones de euros (113,6 millones de euros en 2021). Estos gastos están registrados en el epígrafe Otras ganancias/(pérdidas)-netas de la cuenta de resultados. 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 por este concepto.

El Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos a 31 de diciembre de 2022. El análisis realizado ha resultado en una reversión del deterioro por importe de 37,0 millones de euros que figura registrada en la partida Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones Inmobiliarias de la cuenta de resultados. De este importe, 33,0 millones euros corresponden a la corrección valorativa de ANB y 3,8 millones de euros a la reversión relativa a la valoración del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (en adelante, AIRM).

El EBITDA consolidado ha aumentado hasta 2.078,9 millones de euros (91,0 millones de euros al 31 de diciembre de 2021 reexpresado).

El resultado antes de impuestos asciende a 1.169,6 millones de euros (722,3 millones de euros de pérdida al 31 de diciembre de 2021 reexpresado) y el ejercicio se ha cerrado con un beneficio neto de 901,5 millones de euros (475,4 millones de euros de pérdida al 31 de diciembre de 2021 reexpresado).

El Consejo de Administración ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas la distribución de un dividendo bruto de 4,75 euros por acción con cargo al beneficio de 2022.

Por lo que se refiere al efectivo neto generado por actividades de explotación, ha alcanzado 1.863,2 millones de euros (280,5 millones de euros al 31 de diciembre de 2021 que no están afectados por la reexpresión), reflejando la recuperación del tráfico y de la actividad comercial en los aeropuertos del Grupo.

En relación al programa de inversiones, el importe pagado ha ascendido a 728,1 millones de euros (672,6 millones de euros al 31 de diciembre de 2021). De este importe, 555,9 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 28,0 millones de euros al Aeropuerto London Luton y 144,3 millones de euros a ANB.

La inversión ejecutada en 2022 en la red de aeropuertos en España ha alcanzado 527,8 millones de euros. En 2021 el importe ascendió a 773,2 millones de euros debido a la ejecución de inversiones que no fue posible realizar en 2020 como consecuencia de la pandemia.

En el ámbito de la expansión internacional, Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., resultó adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará) en la subasta celebrada el 18 de agosto de 2022, confirmada mediante acta de homologación de 20 octubre de 2022.

El grupo de los 11 aeropuertos registró en 2019 un total de 26,8 millones de pasajeros, el 12,3% del tráfico aéreo del país en dicho ejercicio. El Aeropuerto Congonhas-São Paulo es el de mayor tráfico del grupo, con 22,8 millones de pasajeros en 2019.

Para desarrollar esta concesión, el 16 de noviembre de 2022 se constituyó en São Paulo la sociedad subsidiaria Bloco de Onze Aeroportos de Brasil S.A. (BOAB), participada al 100% por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

La aportación al capital social estipulada en el pliego de concesión en 1.639 millones de reales brasileños (291,6 millones de euros) ha sido desembolsada el 26 de enero de 2023. Dicha aportación se ha destinado a realizar en febrero 2023 los pagos obligatorios previstos en los pliegos de la licitación, por importe de 821 millones de reales brasileños, y el resto a caja.

El importe de la adjudicación de la concesión asciende a 2.450 millones de reales brasileños (457,5 millones de euros[3]). Este importe, actualizado con el IPCA (índice de inflación de referencia) acumulado desde agosto 2022, se pagará en un plazo máximo de 15 días desde la firma del contrato de concesión.

El periodo de concesión es de 30 años, con la posibilidad de una prórroga de 5 años, y la firma del contrato está prevista que tenga lugar en marzo de 2023. Se estima que el contrato de concesión entrará en vigor ("Data de Eficacia") durante el segundo trimestre de 2023 y que la toma de control por parte de Aena de las operaciones en los aeropuertos, se producirá en el segundo semestre de 2023.

Con esta concesión, Aena se convierte en el gestor de una red de 17 aeropuertos en Brasil con presencia en nueve estados y más de 40 millones de pasajeros (aproximadamente el 20% del tráfico de pasajeros del país). Entre ellos, el Aeropuerto de Congonhas-Sao Paulo, el segundo aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros de Brasil y el Aeropuerto Internacional de Recife, el octavo aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros.

En cuanto a la posición financiera, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA del Grupo Aena se ha reducido hasta 3,00x frente a 81,86x al 31 de diciembre de 2021 reexpresado (11,55x al 31 de diciembre de 2021 antes de la reexpresión). La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. también ha disminuido, hasta 3,05x frente a 48,87x al 31 de diciembre de 2021 reexpresado (9,96x al 31 de diciembre de 2021 antes de la reexpresión).

La Sociedad tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2022 de 4.680,9 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.

Estas ratios 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 al cierre del periodo. A 31 de diciembre de 2022, las ratios financieras exigidas en los préstamos mencionados se cumplieron.

Las agencias de rating Moody's y Fitch han confirmado la calificación crediticia de Aena y han elevado de negativa a estable la perspectiva, con fechas 7 y 8 de julio respectivamente. La calificación de largo plazo de Moody's es "A3". La calificación de largo plazo de Fitch es "A-" y de corto plazo "F2".

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 103,15 euros y un máximo de 154,65 euros. Ha cerrado el ejercicio en 117.30 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 15,5% desde el 31 de diciembre de 2021. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una pérdida del 5,6%.

En relación al Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (DORA II), el 17 de febrero de 2022 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC) emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Aena, por lo que el ingreso máximo anual por pasajero ajustado (adelante, IMAAJ) aprobado para 2022 fue 9,95 euros por pasajero, lo que ha supuesto una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

El 24 de noviembre de 2022 la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2023, declarando que el IMAAJ aplicable a las tarifas de 2023 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto de las tarifas de 2022.

Finalmente, cabe destacar que el 16 de noviembre de 2022 Aena presentó su nuevo Plan Estratégico 2022-2026, centrado en consolidar la recuperación, potenciar la innovación y ser un referente internacional en sostenibilidad. Los principales aspectos a destacar del nuevo Plan son:

- Recuperación del tráfico prepandemia antes de lo esperado.

  Aena espera recuperar los niveles de tráfico previos a la pandemia en 2024 (aproximadamente 275 millones de pasajeros), antes de lo previsto inicialmente, y estima que el número de viajeros en su red en

[3] Al tipo de cambio asegurado.

España rondará los 300 millones al finalizar el periodo de vigencia del Plan.

- Potenciación del negocio comercial.

  En el ámbito comercial, Aena espera que el ingreso comercial por pasajero aumente en 2026 al menos un 12% con respecto a 2019, bajo unas hipótesis de inflación que sitúan el pico durante 2022/2023 para converger posteriormente con los objetivos de los bancos centrales, y que los ingresos totales de este negocio incrementen en más de un 23%.

- Objetivos económico-financieros.

  Uno de los principales objetivos económico-financieros de Aena para el periodo del Plan estratégico será la recuperación del EBITDA consolidado de 2019 entre 2024 y 2025.

  El margen de EBITDA en España también protagonizará una senda de mejora sostenida, lo que lo situará por encima del 55% en 2025, y el buen desempeño financiero de los próximos años posibilitará alcanzar una ratio deuda financiera neta/ EBITDA en España entorno a 2x en 2026, mejor que en 2019, lo que reforzará aún más la solvencia financiera de la Compañía.

- Internacional: centrados en la consolidación de las concesiones en Brasil y en oportunidades selectivas.

  En el ámbito internacional, Aena aspira a incorporar activos que representen un 5% adicional del EBITDA de 2026.

- Recuperación de la política de dividendo.

  La recuperación del tráfico se trasladará a los accionistas, ya que Aena propondrá a la Junta de Accionistas la vuelta al pago de dividendo con un pay-out durante todo el periodo del Plan Estratégico del 80% sin aplicar los efectos de la DF7.

- Sostenibilidad medioambiental, elemento transversal de crecimiento.

  En su compromiso con la sostenibilidad ambiental, Aena mantiene unas metas ambiciosas en materia de descarbonización, por delante de las del sector: alcanzar la neutralidad en carbono en 2026 y cero emisiones netas en 2040. El Plan Fotovoltaico es un ejemplo de que la sostenibilidad medioambiental que es crucial para el futuro del sector aéreo y de que Aena tiene en marcha proyectos clave en su Plan de Acción Climática.

  Aena extiende además el concepto de “sostenibilidad” a un ámbito más amplio, el social, con acciones que continuamente contribuyen a la creación de valor junto a nuestros empleados y las comunidades en las que se asientan sus aeropuertos.

2. Datos de actividad

2.1. Red de aeropuertos en España

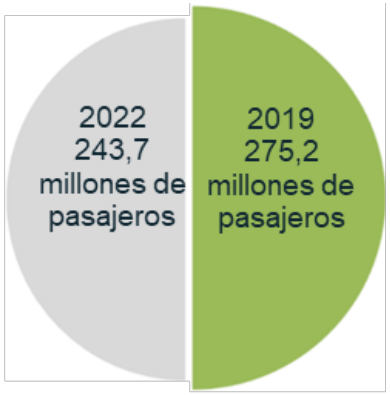
El número de pasajeros ha alcanzado 243,7 millones en 2022, lo que representa una recuperación del 88,5% del volumen de 2019.

Tras la sexta ola de COVID-19 provocada por la variante Ómicron, que tuvo un impacto significativo a finales de 2021 y en los primeros meses de 2022, la demanda reprimida durante dos años ha impulsado el tráfico aéreo desde el inicio de la temporada de verano.

Esta tendencia se ha reflejado progresivamente en los niveles de recuperación del tráfico y en los últimos meses se ha alcanzado un número de pasajeros muy cercano a 2019: en octubre el 97,1% del tráfico de pasajeros prepandemia, en noviembre el 96,0% y en diciembre el 98,1%, el porcentaje de recuperación más alto desde que comenzó la crisis COVID-19.

Entre los aeropuertos de la red destaca el nivel de pasajeros alcanzado en los que tienen un mayor componente de tráfico de ocio y especialmente en las Islas Baleares y Canarias, donde algunos aeropuertos han recuperado niveles próximos a las cifras prepandemia, superándolas incluso.

El tráfico doméstico sigue mostrando la mayor recuperación. Con 82,7 millones de pasajeros se ha recuperado el 96,2% respecto al volumen prepandemia. El tráfico internacional ha registrado 161,0 millones y una recuperación del 85,1%.

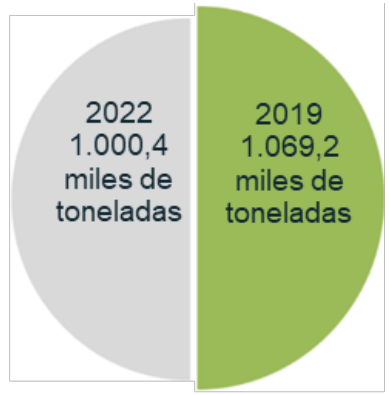


-11,5%
Variación pasajeros 2022 / 2019

2022 / 2021: +103,1%

-6,1%
Variación aeronaves 2022 / 2019

2022 / 2021: +45,9%



-6,5%
Variación mercancías 2022 / 2019

2022 / 2021: +0,2%

Respecto a las operaciones de aeronaves, se ha recuperado el 93,9% de la operativa prepandemia.

La actividad de carga continúa evolucionando positivamente y el año 2022 ha finalizado con una recuperación del 93,5% respecto a 2019.

Para 2023, Aena ha revisado al alza los escenarios de estimación de tráfico en la red de aeropuertos de España, con una recuperación del volumen de pasajeros de entre el 94% y el 104% respecto a 2019. Se estima que el escenario central es el más probable, con una recuperación del 99% respecto a 2019.

No obstante, la recuperación sigue siendo sensible a la aparición de nuevas variantes y a otros factores como la evolución de las condiciones macroeconómicas, el conflicto en Ucrania o la subida del precio del combustible, que pueden afectar al comportamiento del tráfico aéreo.

A continuación, se detallan los datos de actividad por aeropuertos y grupos de aeropuertos:

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones 2022	% Var.[1] 2022 / 2021	Cuota 2022	Miles 2022	% Var.[1] 2022 / 2021	Cuota 2022	Toneladas 2022	% Var.[1] 2022 / 2021	Cuota 2022
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	50,6	109,8%	20,8%	351,9	61,8%	15,9%	566.373	8,2%	56,6%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	41,6	120,6%	17,1%	283,4	73,1%	12,8%	155.600	14,3%	15,6%
Palma de Mallorca	28,6	97,1%	11,7%	220,7	56,3%	10,0%	7.592	12,4%	0,8%
Total Grupo Canarias	43,5	89,2%	17,8%	406,7	48,3%	18,3%	31.197	5,3%	3,1%
Total Grupo I	65,1	101,4%	26,7%	551,1	51,0%	24,9%	33.335	11,8%	3,3%
Total Grupo II[2]	12,6	106,4%	5,2%	181,7	30,6%	8,2%	132.604	-33,8%	13,3%
Total Grupo III	1,7	61,3%	0,7%	220,9	1,2%	10,0%	73.656	1,5%	7,4%
TOTAL España	**243,7**	**103,1%**	**100,0%**	**2.216,3**	**45,9%**	**100,0%**	**1.000.356**	**0,2%**	**100,0%**

Datos de tráfico de 2022 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): 838.940 pasajeros y 6.663 movimientos de aeronaves.

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Millones 2019	% Var. 2022 / 2019	Cuota 2019	Miles 2019	% Var. 2022 / 2019	Cuota 2019	Toneladas 2019	% Var. 2022 / 2019	Cuota 2019
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	61,7	-18,0%	22,4%	426,4	-17,5%	18,1%	560.039	1,1%	52,4%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	52,7	-21,0%	19,1%	344,6	-17,8%	14,6%	176.798	-12,0%	16,5%
Palma de Mallorca	29,7	-3,9%	10,8%	217,2	1,6%	9,2%	9.022	-15,8%	0,8%
Total Grupo Canarias	45,0	-3,5%	16,4%	410,7	-1,0%	17,4%	37.225	-16,2%	3,5%
Total Grupo I	70,5	-7,7%	25,6%	565,0	-2,5%	23,9%	35.251	-5,4%	3,3%
Total Grupo II[2]	13,8	-8,8%	5,0%	191,2	-5,0%	8,1%	186.543	-28,9%	17,4%
Total Grupo III	1,8	-3,7%	0,6%	206,0	7,2%	8,7%	64.678	13,9%	6,0%
TOTAL España	**275,2**	**-11,5%**	**100,0%**	**2.361,0**	**-6,1%**	**100,0%**	**1.069.557**	**-6,5%**	**100,0%**

Datos de tráfico de 2022 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): 1.090.712 pasajeros y 7.976 movimientos de aeronaves.

Por áreas geográficas, se ha recuperado el 85,6% del tráfico europeo, el 88,6% con Latinoamérica y el 85,1% con Norteamérica respecto al nivel prepandemia:

Región	2022	2019	Variación 2022 /2019	% Variación 2022 /2019	Cuota 2022	Cuota 2019
Europa[1]	141,5	165,3	-23,8	-14,4%	58,1%	60,0%
España	82,7	85,9	-3,3	-3,8%	33,9%	31,2%
Latinoamérica	7,4	8,4	-1,0	-11,4%	3,0%	3,0%
Norteamérica[2]	5,8	6,8	-1,0	-14,9%	2,4%	2,5%
África	3,6	3,9	-0,3	-8,6%	1,5%	1,4%
Oriente Medio	2,6	3,6	-1,0	-27,4%	1,1%	1,3%
Asia y Otros	0,1	1,4	-1,2	-89,9%	0,1%	0,5%
TOTAL	**243,7**	**275,2**	**-31,6**	**-11,5%**	**100,0%**	**100,0%**

(1) Excluye España.
(2) Incluye EE.UU., Canadá y México.

Región	2022	2021	Variación 2022 /2021	% Variación 2022 /2021	Cuota 2022	Cuota 2021
Europa[1]	141,5	59,9	81,6	136,0%	58,1%	50,0%
España	82,7	52,3	30,4	58,0%	33,9%	43,6%
Latinoamérica	7,4	3,3	4,1	126,6%	3,0%	2,7%
Norteamérica[2]	5,8	1,7	4,0	231,6%	2,4%	1,5%
África	3,6	1,7	1,8	105,0%	1,5%	1,4%
Oriente Medio	2,6	0,9	1,7	201,5%	1,1%	0,7%
Asia y Otros	0,1	0,1	0,1	113,4%	0,1%	0,1%
TOTAL	**243,7**	**120,0**	**123,7**	**103,1%**	**100,0%**	**100,0%**

(1) Excluye España.
(2) Incluye EE.UU., Canadá y México.

Por países la recuperación del mercado británico respecto a 2019 ha alcanzado el 82,6% y la del mercado alemán el 82,1%. El italiano se ha recuperado en un 87,5% y el francés en un 93,9%. Dichos mercados junto con el doméstico representan el 70,2% del tráfico de 2022:

País	Pasajeros (millones)		Variación interanual		Cuota	
	2022	2019	Pasajeros	%	2022	2019
España	82,7	85,9	-3,3	-3,8%	33,9%	31,2%
Reino Unido	37,1	44,9	-7,8	-17,4%	15,2%	16,3%
Alemania	23,9	29,1	-5,2	-17,9%	9,8%	10,6%
Italia	14,2	16,3	-2,0	-12,5%	5,8%	5,9%
Francia	13,2	14,0	-0,9	-6,1%	5,4%	5,1%
Holanda	8,4	8,8	-0,4	-4,3%	3,5%	3,2%
Suiza	5,6	6,4	-0,8	-12,0%	2,3%	2,3%
Belgica	5,6	6,3	-0,6	-10,3%	2,3%	2,3%
Portugal	5,4	5,7	-0,3	-4,6%	2,2%	2,1%
Irlanda	4,6	4,7	-0,1	-2,3%	1,9%	1,7%
Total Top 10	**200,8**	**222,1**	**-21,3**	**-9,6%**	**82,4%**	**80,7%**

País	Pasajeros (millones)		Variación interanual		Cuota	
	2022	2021	Pasajeros	%	2022	2021
España	82,7	52,3	30,4	58,0%	33,9%	43,6%
Reino Unido	37,1	9,9	27,2	276,4%	15,2%	8,2%
Alemania	23,9	12,6	11,4	90,6%	9,8%	10,5%
Italia	14,2	6,0	8,3	138,2%	5,8%	5,0%
Francia	13,2	6,7	6,5	98,1%	5,4%	5,5%
Holanda	8,4	4,6	3,8	82,0%	3,5%	3,9%
Suiza	5,6	3,1	2,5	81,0%	2,3%	2,6%
Bélgica	5,6	3,0	2,6	84,9%	2,3%	2,5%
Portugal	5,4	1,9	3,5	183,1%	2,2%	1,6%
Irlanda	4,6	1,3	3,2	240,3%	1,9%	1,1%
Total Top 10	**200,8**	**101,4**	**99,4**	**98,0%**	**82,4%**	**84,5%**

Por aerolíneas, Ryanair ha registrado un incremento del tráfico del 4,3% con respecto al volumen prepandemia y el Grupo IAG, con 72,3 millones de pasajeros (y una cuota del 29,7%) ha recuperado un 91,6%. Vueling ha recuperado el 94,4%, Air Europa un 75,5% y easyJet un 76,0%. El Grupo Binter que opera vuelos nacionales y Jet2.Com han superado el número de pasajeros de 2019.

Las aerolíneas de bajo coste han registrado 148,0 millones de pasajeros y una cuota del 60,7%, recuperando el 93,4% del tráfico prepandemia.

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		Variación 2022 / 2019		Cuota	
	2022	2019	Pasajeros	%	2022	2019
Ryanair	52,2	50,0	2,1	4,3%	21,4%	18,2%
Vueling	40,4	42,7	-2,4	-5,6%	16,6%	15,5%
Iberia	17,9	20,7	-2,8	-13,4%	7,3%	7,5%
Air Europa	14,4	19,0	-4,7	-24,5%	5,9%	6,9%
Easyjet	13,6	17,9	-4,3	-24,0%	5,6%	6,5%
Iberia Express	10,4	10,3	0,1	0,5%	4,3%	3,7%
Grupo Binter	8,6	7,7	0,9	12,3%	3,5%	2,8%
Jet2.Com	8,2	8,0	0,1	1,8%	3,4%	2,9%
Air Nostrum	7,5	8,9	-1,5	-16,2%	3,1%	3,2%
Eurowings	6,4	5,6	0,8	14,4%	2,6%	2,0%
Total Top 10	**179,5**	**190,9**	**-11,5**	**-6,0%**	**73,7%**	**159,2%**

Compañía aérea	Pasajeros (millones)		Variación interanual		Cuota	
	2022	2021	Pasajeros	%	2022	2021
Ryanair	52,2	23,4	28,8	123,2%	21,4%	19,5%
Vueling	40,4	22,3	18,1	81,1%	16,6%	18,6%
Iberia	17,9	9,8	8,1	82,9%	7,3%	8,2%
Air Europa	14,4	7,6	6,7	88,3%	5,9%	6,4%
Easyjet	13,6	4,9	8,7	176,8%	5,6%	4,1%
Iberia Express	10,4	5,9	4,5	76,2%	4,3%	4,9%
Grupo Binter	8,6	6,2	2,5	39,8%	3,5%	5,2%
Jet2.Com	8,2	1,9	6,3	328,4%	3,4%	1,6%
Air Nostrum	7,5	5,0	2,5	49,7%	3,1%	4,2%
Eurowings	6,4	2,9	3,5	121,8%	2,6%	2,4%
Total Top 10	**179,5**	**89,9**	**89,6**	**99,8%**	**73,7%**	**74,9%**

Incentivo comercial aeronáutico

Con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, Aena ofrece incentivos a las compañías aéreas que superen determinados umbrales de ocupación de asientos. Dichos umbrales se han establecido por zonas geográficas:

- Rutas de corto radio y Latinoamérica: Las aerolíneas que operen al menos el 85% de la programación de asientos en las rutas de corto radio y Latinoamérica, recibirán un descuento del 50% en la tarifa media de pasajero en todos los pasajeros adicionales a los que corresponden a un factor de ocupación del 80%.
- Rutas de largo radio (excluyendo Latinoamérica): Las aerolíneas que operen al menos el 50% de la programación de asientos en rutas de largo radio (excluyendo Latinoamérica) recibirán un descuento del 100% en la tarifa media de pasajero en todos los pasajeros adicionales a los que corresponden a un factor de ocupación del 70%.

Este esquema de incentivos se ha aplicado en la temporada de verano de 2022 y se ha prolongado en la temporada de invierno (entre el 30 de octubre y el 25 de marzo de 2023), con el objetivo de seguir potenciando el factor de ocupación en los vuelos.

Con esta medida, la Compañía sigue impulsando la reactivación del mercado asiático y las conexiones con Norteamérica y Oriente Medio, mercados que han protagonizado una menor recuperación.

2.2. Participaciones internacionales

La participación de Aena fuera de España se extiende a 23 aeropuertos: 1 en Reino Unido, 6 en Brasil, 12 en México, 2 en Jamaica y 2 en Colombia.

En la subasta celebrada el 18 de agosto de 2022, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., ha resultado adjudicataria de la concesión de 11 aeropuertos en Brasil ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará). La información sobre la nueva concesión se detalla en este apartado.

Millones de pasajeros	2022	2021	2019	% Var.[1] 2022 / 2021	% Var.[1] 2022 / 2019	% Participación	
						Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	13,1	4,6	18,0	186,5%	-27,0%	51,0%	
Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil	13,9	11,8	13,8	17,5%	0,1%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico (México y Jamaica)	56,7	42,9	48,7	32,0%	16,4%		6,2%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI	7,4	5,3	5,7	38,5%	30,0%	50,0%	
Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias, Colombia) - SACSA	7,2	4,6	5,8	56,5%	24,9%	37,9%	
TOTAL	**98,3**	**69,2**	**92,0**	**42,1%**	**6,8%**		

(1) Porcentajes de variación calculados en pasajeros.

2.2.1 Sociedades dependientes

Aeropuerto London Luton

Ha registrado 13,1 millones de pasajeros que representa una recuperación del 73,0% del volumen prepandemia. La recuperación progresiva del tráfico se ha estabilizado en niveles cercanos al 80% desde los meses de verano.

En términos de movimientos de aeronaves y de volumen de carga la recuperación ha sido superior. Se han registrado 118.064 operaciones (+91,8% interanual y el 83,5% de los movimientos de 2019).

El volumen de carga ha registrado 32.001 toneladas de mercancías (+21,1% interanual y el 86,7% del volumen de carga prepandemia).

En diciembre de 2021 el Municipio de Luton (Luton Borough Council, en adelante LBC) aprobó la solicitud promovida por el Aeropuerto London Luton para ampliar la capacidad del aeropuerto desde el límite anual actualmente autorizado de 18 millones de pasajeros hasta 19 millones. No obstante, tanto el Secretario de Estado de Transportes como la Secretaria de Estado de Vivienda han ejercido la opción de revisión de la solicitud y en consecuencia, durante el último trimestre de 2022 se ha llevado a cabo una fase de consulta como parte del proceso de dicha revisión. Esta fase ha concluido y se está a la espera de la decisión de la autoridad de planificación del gobierno central.

Simultáneamente el Ayuntamiento de Luton sigue avanzando en la formalización de una solicitud de ampliación de la capacidad del aeropuerto hasta 32 millones de pasajeros al año denominada DCO (Development Consent Order). La sociedad concesionaria del aeropuerto de Luton (London Luton Airport Operations Limited-LLAO) realiza un seguimiento continuo del proceso.

De acuerdo con el procedimiento de planificación de infraestructuras británico, en 2022 se llevó a cabo un proceso de consulta pública como fase previa a la presentación formal de la solicitud. Se estima que Luton Rising (empresa 100% perteneciente a LBC) enviará la solicitud definitiva a lo largo de 2023.

Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB)

Millones de pasajeros	2022	2021	% Variación interanual
Recife	8,7	7,5	16,0%
Maceió	2,3	1,9	18,8%
João Pessoa	1,2	1,0	19,2%
Aracajú	1,0	0,8	19,9%
Juazeiro do Norte	0,5	0,4	27,6%
Campina Grande	0,1	0,1	25,9%
TOTAL	**13,9**	**11,8**	**17,5%**

El número de pasajeros registrado por los seis aeropuertos representa un incremento del 0,1% del volumen prepandemia.

En términos de movimientos de aeronaves se han registrado 135.074 operaciones (+10,4% interanual y una recuperación del 99,0% de los movimientos de 2019).

El volumen de carga ha alcanzado 71.140 toneladas de mercancías (+4,2% interanual y una recuperación del 11,2% del volumen registrado en 2019).

Bloque de Once Aeropuertos en Brasil (BOAB)

Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., resultó adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará) en la subasta celebrada el 18 de agosto de 2022, confirmada mediante acta de homologación de 20 octubre de 2022.

El grupo de los 11 aeropuertos registró en 2019 un total de 26,8 millones de pasajeros, el 12,3% del tráfico aéreo del país en dicho ejercicio. El Aeropuerto Congonhas-São Paulo es el de mayor tráfico del grupo, con 22,8 millones de pasajeros en 2019:

Pasajeros	2019
Congonhas - Sao Paulo	22.833.711
Campo Grande	1.501.704
Uberlandia	1.146.409
Santarém	483.914
Marabá	274.447
Montes Claros	225.944
Carajás	138.418
Altamira	96.427
Uberaba	76.450
Corumbá	28.114
Ponta Porã	0
TOTAL	**26.805.538**

En 2022 el grupo BOAB ha registrado 21,7 millones de pasajeros, frente a 12,3 millones en 2021. En el Aeropuerto Congonhas-São Paulo el tráfico ha crecido un 188,1% interanual y ha recuperado el 79,5% del volumen de pasajeros registrados en 2019.

Para desarrollar esta concesión, el 16 de noviembre de 2022 se constituyó en São Paulo la sociedad subsidiaria Bloco de Onze Aeroportos de Brasil S.A. (BOAB), participada al 100% por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.

La aportación al capital social estipulada en el pliego de concesión en 1.639 millones de reales brasileños (291,6 millones de euros) ha sido desembolsada el 26 de enero de 2023. Dicha aportación se ha destinado a realizar en febrero 2023 los pagos obligatorios previstos en los pliegos de la licitación, por importe de 821 millones de reales brasileños, y el resto a caja.

El importe de la adjudicación de la concesión asciende a 2.450 millones de reales brasileños (457,5 millones de euros[4]). Este importe, actualizado con el IPCA (índice de inflación de referencia) acumulado desde agosto 2022, se pagará en un plazo máximo de 15 días desde la firma del contrato de concesión.

La firma del contrato está prevista que tenga lugar en marzo de 2023. Se estima que el contrato de concesión entrará en vigor (“Data de Eficacia”) durante el segundo trimestre de 2023 y que la toma de control por parte de Aena de las operaciones en los aeropuertos, se producirá en el segundo semestre de 2023.

La concesión tiene un período de 30 años con posibilidad de una prórroga de 5 años. Es del tipo BOT (construir, operar y transferir) y todos los aeropuertos están sujetos a un modelo regulatorio de dual-till, en el que los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados para los aeropuertos con más de 1 millón de pasajeros (Congonhas, Campo Grande y Uberlandia que representan el 95% del tráfico del grupo). Para el resto de aeropuertos, las tarifas se fijan mediante acuerdo con las aerolíneas. La actividad comercial no está regulada.

Para los ingresos regulados de los aeropuertos de Congonhas, Campo Grande y Uberlandia está establecido un ingreso máximo por pasajero (“Receita Teto”) de aproximadamente 43,6 BRL en Congonhas, 33,0 BRL en Campo Grande y 33,9 BRL en Uberlandia que se actualizará a la fecha de entrada en vigor del contrato (“Data de Eficacia”) con el IPCA oficial publicado en diciembre de 2022. El ingreso máximo por pasajero se actualiza anualmente por la inflación.

La gestión de los 11 aeropuertos conlleva la obligación de pago de un canon variable sobre los ingresos brutos anuales con un plazo de carencia de cuatro años. La contraprestación del quinto año es del 3,23% y aumenta progresivamente (6,46% en el sexto, 9,69% en el séptimo y 12,92% en el octavo) hasta el 16,15% anual en el noveno año y sucesivos hasta la finalización de la concesión.

[4] Al tipo de cambio asegurado.

2.2.2 Sociedades asociadas y con control conjunto

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

Ha registrado 56,7 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 16,4% respecto al tráfico de 2019 y un aumento interanual del 32,0%. El tráfico nacional ha crecido un 25,6% interanual y el internacional un 41,7%.

En los aeropuertos del Grupo en México, el volumen de pasajeros supone un incremento del 16,5% respecto al volumen prepandemia y un aumento interanual del 28,5%.

Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)

Ha registrado 7,4 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 30,0% respecto al tráfico de 2019 y un aumento interanual del 38,5%. El tráfico nacional ha crecido un 33,5% interanual y el internacional un 67,1%.

La negociación para el desarrollo de una asociación público privada (APP) que permita extender la concesión, continúa. El objetivo es suscribir el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón antes de que finalice la prórroga de la concesión actual el 31 de octubre de 2023.

Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias-Colombia)

Ha registrado 7,2 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 24,9% respecto al tráfico del mismo periodo de 2019 y un crecimiento interanual del 56,5%. El tráfico nacional ha aumentado un 50,9% interanual y el internacional un 101,7%.

La negociación para el desarrollo de una asociación público privada (APP) que permita extender la concesión, continúa. El objetivo es suscribir el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez antes de que finalice la prórroga de la concesión actual el 31 de agosto de 2023.

3. Áreas de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Documento de Regulación Aeroportuaria 2017-2021 (DORA I)

Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

Con fecha 8 de marzo de 2021, Aena solicitó a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la modificación del DORA 2017-2021, al considerar la concurrencia de los requisitos previstos en el artículo 27 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, para reconocer el desequilibrio económico previsto en dicha norma, puesto que la pandemia COVID-19 constituye un hecho excepcional e imprevisible y ha ocasionado una reducción de más de un 10% del tráfico aéreo, como se establece en el citado artículo.

Mediante resolución de 16 de diciembre de 2021, la DGAC acordó no iniciar el procedimiento de modificación del DORA al no apreciar la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y no haber observado elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada. Ante esta denegación, Aena interpuso recurso de alzada, el cual fue igualmente desestimado por la Secretaría General de Transportes y Movilidad con fecha 23 de marzo de 2022.

No obstante, Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, por lo que interpuso la correspondiente acción judicial, que se está sustanciando ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Esta solicitud de modificación está en línea, además, con las medidas adoptadas por los reguladores de diversos países en los que se ha reconocido el desequilibrio económico sufrido por los gestores aeroportuarios con motivo de esta crisis sanitaria.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

Base de Activos Regulada

La base de activos regulados al cierre de 2022 asciende a 9.699,3 de millones de euros[5].

Tarifas aeroportuarias 2022

El 17 de febrero de 2022 la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Administración de Aena, por lo que el IMAAJ aprobado para 2022 fue de 9,95 euros por pasajero, lo que ha supuesto una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

Tarifas aeroportuarias 2023

El 24 de noviembre de 2022 la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2023, declarando que el IMAAJ aplicable a las tarifas de 2023 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto de las tarifas de 2022.

La variación del 0% del IMAAJ de 2023 respecto al IMAAJ de 2022, fijado en 9,95 euros por pasajero, es consecuencia de los ajustes que establece el DORA en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2021, el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022) así como la recuperación de la parte de los costes COVID-19. La recuperación de dichos costes corresponde a los reconocidos en la Resolución sobre la supervisión de los costes sanitarios y operativos en los que ha incurrido Aena como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 en el período comprendido entre octubre de 2021 y marzo de 2022, hasta el límite que permite que la variación tarifaria efectiva en 2023 sea de un 0%. A la tarifa de 2023 se aplican 45,6 millones de euros, quedando pendiente de recuperación en futuros ejercicios un importe de 16,6 millones de euros, debidamente capitalizados.

Recursos de tarifas aeroportuarias 2022 y 2023

En relación a las tarifas aeroportuarias de 2022, la compañía aérea Ryanair interpuso dos recursos contencioso-administrativos, y formalizado las correspondientes demandas, frente (i) a la Resolución de la CNMC sobre las tarifas del ejercicio 2022, y (ii) a la Resolución de la CNMC que desestima los conflictos interpuestos por IATA y Ryanair frente a la resolución del Consejo de Administración de Aena sobre las tarifas de 2022 y a la aplicación de los costes COVID a las tarifas. En la actualidad, estos procedimientos judiciales se encuentran pendientes de resolución por parte de la Audiencia Nacional.

Respecto de los recursos contencioso-administrativos frente a la Resolución de la CNMC, de 17 de febrero de

[5] Dato de cierre provisional (pendiente de auditar).

2022, de Supervisión de las Tarifas Aeroportuarias aplicables por AENA S.M.E., S.A., en el ejercicio 2022, que habían anunciado Emirates y Lufthansa, ambos procedimientos han caducado al no haberse interpuesto las correspondientes demandas por parte de las mencionadas compañías.

En relación con las tarifas aeroportuarias de 2023, con fecha 15 de diciembre de 2022, la CNMC dictó resolución sobre los conflictos acumulados presentados por ALA, Ryanair e IATA contra el Acuerdo del Consejo de Administración de Aena de 16 de julio de 2022 en el que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2023. En esta Resolución la CNMC concluye que el IMAAJ que debe aplicarse a las tarifas de 2023 es de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto de las tarifas del 2022.

Actividad aeronáutica

En cuanto al desarrollo de los servicios aeronáuticos en los aeropuertos de la red, cabe señalar:

En el ámbito del servicio de limpieza, se ha adjudicado un nuevo expediente para los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat a finales de noviembre. El plazo de ejecución es de 3 años (más 2 posibles prórrogas anuales). El importe adjudicado para los 3 años del contrato asciende a 137,3 millones de euros, un +2,8% respecto al contrato anterior. El nuevo servicio tiene una firme apuesta por la digitalización, mediante la puesta en funcionamiento de una nueva herramienta de gestión desarrollada por Aena, además de incentivar el uso de maquinaria autónoma con el objetivo de aumentar la eficiencia.

En el área de mantenimiento, en diciembre se inició un nuevo expediente para el servicio de operación y mantenimiento del sistema automático de tratamiento de equipajes (SATE) del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. El importe de adjudicación asciende a 159,4 millones de euros para un plazo de ejecución de 5 años, un +13,1% respecto al contrato anterior.

El nuevo expediente de mantenimiento de instalaciones de asistencia a aeronaves y operación de pasarelas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se adjudicó a finales del mes de julio. El contrato tiene un período de 4 años (más 1 posible prórroga anual) y un importe de 37,4 millones de euros (para los 4 años del contrato). El nuevo servicio, que se inició el mes de septiembre, apuesta por la mejora y modernización del equipamiento actual, introduciendo nuevas tecnologías que permitan optimizar el servicio de conducción de pasarelas, maximizando la experiencia del cliente.

En relación al servicio de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR), dentro de las iniciativas para mejorar la experiencia del pasajero y aumentar su independencia en las instalaciones aeroportuarias, Aena y Autismo España han colaborado a través de un convenio para mejorar la accesibilidad cognitiva de los aeropuertos, considerando especialmente las necesidades de las personas en el espectro del autismo. (Ver apartado 6.6.2 Infraestructuras accesibles para todos, del Bloque B de este Informe de Gestión Consolidado).

En el ámbito de los servicios de asistencia en tierra, Aena licitó en el mes de julio la renovación de 41 licencias para la prestación de estos servicios a terceros en la categoría de handling de rampa, en 43 aeropuertos y los dos helipuertos de la red, por un período de 7 años. Se trata del mayor concurso de handling del mundo. La fecha de presentación de ofertas finalizó el 21 de noviembre de 2022 y se han recibido 168 ofertas repartidas en los 21 lotes en los que se distribuye el expediente de licitación. La adjudicación está prevista para el segundo trimestre de 2023.

Entre las principales novedades del concurso, Aena ha introducido criterios de sostenibilidad, como por ejemplo los mínimos porcentajes de flota sostenible que deberán cumplir los nuevos agentes de handling (ver apartado 2.1.5 Sostenibilidad y cadena de valor, del Bloque B de este Informe de Gestión Consolidado). Adicionalmente el concurso apuesta por la digitalización de los datos del servicio así como por soluciones de telemetría y geolocalización de equipos.

En el ámbito de la seguridad física han continuado las actividades de coordinación del futuro despliegue del sistema de entradas y salidas “UE Entry Exit System” conjuntamente con la Secretaría de Estado de Seguridad y con la Policía Nacional. La Comisión Europea ha postpuesto la entrada en vigor de este sistema al mes de noviembre de 2023 (fecha pendiente de ratificar).

Aena ha preparado la licitación de la adquisición del equipamiento automatizado necesario para la implantación del sistema “UE Entry Exit System” en los aeropuertos con una inversión prevista de 120 millones de euros en 2 años, así como la licitación del servicio de soporte en el control de pasaportes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado por un valor de 14 millones de euros al año durante un plazo 3 años.

En cuanto al equipamiento de seguridad, Aena continúa implantando los equipos EDS de inspección de equipaje de bodega (equipos automáticos de detección de explosivos) Norma 3 para dar cumplimiento a los requerimientos normativos. Se ha completado un 71,3% de los trabajos de instalación de estos equipos (equivalente a 179 equipos instalados). Adicionalmente se ha licitado un nuevo expediente, por un importe de 130,8 millones de euros, para adquirir e instalar en los filtros de seguridad de los principales aeropuertos de la red los equipos automáticos detectores de explosivos para equipaje de mano (EDSCB), cuyo despliegue se realizará durante los próximos 5 años.

El servicio de seguridad privada se ha adjudicado para los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat,

Palma de Mallorca, Alicante-Elche, Ibiza, Menorca y Almería, dando continuidad al servicio actual. El importe adjudicado asciende a 59,3 millones de euros, un +13,0% respecto al contrato anterior. El plazo del contrato es de 1 año (con 2 posibles prórrogas anuales).

En los sistemas operacionales es relevante señalar la implementación del sistema A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) en el Aeropuerto de Alicante-Elche. La red en España cuenta con 5 aeropuertos con A-CDM y avanza en el cumplimiento de los objetivos de descarbonización marcados. (Ver apartado 2.2. Aena frente a la emergencia climática, del Bloque B de este Informe de Gestión Consolidado).

El sistema A-CDM permite intercambiar información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo para mejorar la eficiencia general de las operaciones aeroportuarias, reducir los tiempos de rodaje y, por tanto, el consumo de combustible y emisiones mediante el uso compartido de información actualizada de carácter operativo.

Principales magnitudes[6]

Miles de euros	2022	2021	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	**2.373.168**	**1.285.635**	**1.087.533**	**84,6%**
Prestaciones Patrimoniales:	2.299.180	1.235.024	1.064.156	86,2%
Pasajeros	954.116	512.675	441.441	86,1%
Aterrizajes	600.571	341.072	259.499	76,1%
Seguridad	340.209	179.809	160.400	89,2%
Pasarelas telescópicas	77.114	59.247	17.867	30,2%
Handling	94.156	59.869	34.287	57,3%
Carburante	25.358	15.867	9.491	59,8%
Estacionamientos	43.516	61.269	-17.753	-29,0%
Servicio de comida a bordo	8.456	5.216	3.240	62,1%
Recuperación costes COVID	155.684	-	155.684	-
Resto de servicios aeroportuarios[1]	73.988	50.611	23.377	46,2%
Otros ingresos de explotación	**44.880**	**46.587**	**-1.707**	**-3,7%**
Total Ingresos	**2.418.048**	**1.332.222**	**1.085.826**	**81,5%**
Total gastos (incluye amortización)	**-2.121.434**	**-1.878.617**	**242.817**	**12,9%**
EBITDA	**903.175**	**59.384**	**843.791**	**1420,9%**

(1) Incluye: mostradores de facturación, utilización de pasarelas de 400 Hz, servicio contraincendios, consignas y otros ingresos.

Los ingresos ordinarios de la actividad aeronáutica reflejan la progresiva mejora que ha experimentado el tráfico de pasajeros y la oferta de vuelos de las compañías aéreas a partir del mes de mayo.

En términos globales, los ingresos de las prestaciones públicas patrimoniales reflejan una variación tarifaria del -3,17%. Hasta febrero de 2022 la tarifa se mantuvo constante y a partir del mes de marzo entraron en vigor las nuevas tarifas y se produce una bajada del -10,99%. El efecto de este descenso de tarifa ha supuesto -238,6 millones de euros.

A partir del mes de marzo se inició la recuperación de los gastos COVID registrados durante 2020 y hasta septiembre de 2021. Este ingreso se refleja en la línea "Recuperación costes COVID".Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 38,6 millones de euros. En 2021 el efecto de los incentivos supuso un menor ingreso de 58,8 millones de euros.

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 56,7 millones de euros, frente a 30,4 millones de euros en el mismo período de 2021.

[6] Magnitudes no afectadas por el cambio de política contable.

Como consecuencia de la colaboración con las autoridades sanitarias y de las restantes medidas operativas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a las consecuencias de la pandemia, la Compañía ha incurrido en gastos por importe de 60,4 millones de euros (113,6 millones de euros en 2021).

3.1.2 Actividad comercial

Principales magnitudes

Miles de euros	2022	2021[1]	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	1.235.057	894.660	340.397	38,0%
Otros ingresos de explotación	8.789	9.627	-838	-8,7%
Total Ingresos	**1.243.846**	**904.287**	**339.559**	**37,5%**
Total gastos (incluye amortización)	**-408.883**	**-976.755**	**-567.872**	**-58,1%**
EBITDA	**934.224**	**24.483**	**909.741**	**3715,8%**

(1) Cifras reexpresadas

Como consecuencia de la publicación, el 20 de octubre, de la Decisión de Agenda del Comité de Interpretaciones de las NIIF (CINIIF) sobre la condonación por el arrendador de pagos por arrendamiento (NIIF 9 y NIIF 16), el Grupo ha procedido a un cambio de la política contable aplicada en la preparación de su información financiera bajo NIIF, reexpresando las cifras comparativas de 2021 incluidas en sus cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022. (Ver nota 1 de las Cuentas anuales consolidadas).

De acuerdo con la nueva política contable, Aena ha aplicado el criterio de deterioro de valor de las reducciones de las RMGA, ya sean éstas consecuencia de la DF7, de decisiones judiciales o de acuerdos alcanzados con los operadores comerciales y ha ajustado el importe de estos descuentos, en lugar de diferir linealmente su imputación a resultados durante la vida remanente de los contratos, conforme al anterior criterio contable.

El efecto de la reexpresión en las cifras comparativas ha supuesto:

- Un aumento de 109,3 millones de euros en la cifra de ingresos comerciales del ejercicio 2021. Este importe, corresponde a los descuentos de rentas que, conforme al anterior criterio contable, se imputaron a la cuenta de resultados con un criterio lineal como menores ingresos.
- Una pérdida de 663,1 millones de euros en la cifra de gastos del ejercicio 2021. Este importe corresponde al ajuste de las reducciones que, conforme al anterior criterio contable, se registraron en el estado de situación financiera en cuentas de periodificación para distribuir su impacto en resultados durante la vida remanente de los correspondientes contratos de arrendamiento. Esta pérdida se ha reflejado como baja de activos financieros.

El cambio de criterio contable introducido supone que 2022 recoge unos ingresos superiores en 310,4 millones de euros a los que se hubieran registrado siguiendo el criterio anterior. El EBITDA consolidado mejora en 293,0 millones de euros y el beneficio neto del ejercicio mejora en 219,7 millones de euros.

Ingresos por línea de actividad

Miles de euros	2022	2021[1]	Variación interanual	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	334.862	305.128	29.734	9,7%
Tiendas	90.832	4.243	86.589	2040,7%
Restauración	244.104	201.957	42.147	20,9%
Alquiler de vehículos	149.445	129.904	19.541	15,0%
Aparcamientos	146.779	76.157	70.622	92,7%
Servicios VIP	82.792	29.744	53.048	178,3%
Publicidad	23.706	22.124	1.582	7,2%
Arrendamientos	34.713	31.400	3.313	10,6%
Resto ingresos comerciales [1]	127.824	94.003	33.821	36,0%
Ingresos ordinarios comerciales	**1.235.057**	**894.660**	**340.397**	**38,0%**

(1) Cifras reexpresadas.

La recuperación del tráfico, el incremento del gasto por pasajero y la apertura progresiva de locales que permanecieron cerrados durante la pandemia, han impulsado la actividad comercial en 2022 a niveles prepandemia.

A lo largo del año se ha observado una continua mejora en las ventas y consecuentemente en las rentas variables.

En las tiendas libres de impuestos destaca el aumento del gasto medio del pasajero británico que ha superado el nivel de 2019 así como el efecto que ha tenido la aplicación tras el Brexit del régimen fiscal libre de impuestos a estos pasajeros, el cual conlleva unos porcentajes de renta variable superiores.

En esta línea de actividad es reseñable el buen comportamiento de los aeropuertos de Baleares y Canarias, tanto en ventas como en renta variable. Entre los aeropuertos canarios, especialmente Tenerife Sur y Lanzarote, con mayor porcentaje de pasajeros británicos.

En las actividades de restauración, alquiler de vehículos, servicios VIP y explotaciones comerciales, las ventas han superado las cifras de 2019.

En restauración, destacan los incrementos de ventas respecto a 2019 de los aeropuertos de Lanzarote (+12%), Palma de Mallorca (+11%), Málaga-Costa del Sol (+9%), Alicante-Elche Miguel Hernández (+9%) y Gran Canaria (+9%).

En la línea de alquiler de vehículos las ventas han aumentado debido principalmente al buen comportamiento del tráfico de pasajeros en los aeropuertos turísticos y al incremento del precio de los contratos. Esta evolución se refleja en los aeropuertos de Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Tenerife Sur, Gran Canaria, Lanzarote e Ibiza, los cuales han tenido niveles de las ventas superiores a las de 2019.

En servicios VIP, la recuperación de los ingresos refleja la mejora del índice de penetración así como el aumento de los precios.

Los ingresos por reintegro de suministros (incluidos en el epígrafe Resto ingresos comerciales) han aumentado significativamente por el mayor precio de la energía del período que impacta directamente en la recuperación de dicho gasto.

El resto de líneas comerciales presentan una recuperación mejor que la del tráfico de pasajeros a excepción de la actividad de tiendas, debido a la menor superficie operativa respecto a 2019. Publicidad se ha visto afectada por una recuperación más lenta de la confianza de los anunciantes.

A continuación, se muestra por líneas de actividad la evolución trimestral de los Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el periodo, es decir, excluyendo las RMGA:

Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el periodo (Miles de euros)

Líneas de negocio	1T 2019	1T 2022	% Variación	2T 2019	2T 2022	% Variación	3T 2019	3T 2022	% Variación	4T 2019	4T 2022	% Variación	2019	2022	% Variación
Tiendas libres de impuestos	50.539	41.164	-18,5%	75.239	79.062	5,1%	86.660	92.130	6,3%	66.631	72.786	9,2%	279.069	285.142	2,2%
Tiendas	15.960	4.860	-69,5%	23.591	14.538	-38,4%	27.672	23.167	-16,3%	19.772	16.796	-15,1%	86.995	59.361	-31,8%
Restauración	34.463	27.181	-21,1%	50.194	54.320	8,2%	64.036	69.717	8,9%	43.284	48.063	11,0%	191.977	199.281	3,8%
Alquiler de vehículos	32.360	36.316	12,2%	37.863	46.242	22,1%	49.803	57.033	14,5%	34.292	40.495	18,1%	154.318	180.086	16,7%
Aparcamientos	35.519	24.497	-31,0%	40.926	38.127	-6,8%	42.827	43.526	1,6%	39.217	40.273	2,7%	158.489	146.423	-7,6%
Resto de líneas	65.649	69.300	5,6%	74.922	83.797	11,8%	79.507	94.611	19,0%	79.629	83.173	4,5%	299.707	330.880	10,4%
TOTAL	**234.491**	**203.320**	**-13,3%**	**302.735**	**316.085**	**4,4%**	**350.506**	**380.183**	**8,5%**	**282.825**	**301.586**	**6,6%**	**1.170.556**	**1.201.173**	**2,6%**

Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas y cobradas en el periodo por pasajero (Euros por pasajero)

Líneas de negocio	1T 2019	1T 2022	Dif.	2T 2019	2T 2022	Dif.	3T 2019	3T 2022	Dif.	4T 2019	4T 2022	Dif.	2019	2022	Dif.
Tiendas libres de impuestos	0,96	1,09	0,13	1,00	1,18	0,18	1,01	1,16	0,16	1,09	1,22	0,14	1,01	1,17	0,16
Tiendas	0,30	0,13	-0,17	0,31	0,22	-0,10	0,32	0,29	-0,03	0,32	0,28	-0,04	0,32	0,24	-0,07
Restauración	0,65	0,72	0,06	0,67	0,81	0,14	0,74	0,88	0,14	0,71	0,81	0,10	0,70	0,82	0,12
Alquiler de vehículos	0,61	0,96	0,35	0,50	0,69	0,19	0,58	0,72	0,14	0,56	0,68	0,12	0,56	0,74	0,18
Aparcamientos	0,67	0,65	-0,03	0,54	0,57	0,02	0,50	0,55	0,05	0,64	0,68	0,04	0,58	0,60	0,03
Resto de líneas	1,24	1,83	0,59	1,00	1,25	0,25	0,92	1,19	0,27	1,30	1,40	0,10	1,09	1,36	0,27
TOTAL	**4,44**	**5,36**	**0,92**	**4,03**	**4,71**	**0,68**	**4,07**	**4,80**	**0,72**	**4,61**	**5,07**	**0,46**	**4,25**	**4,93**	**0,68**

Actividades comerciales

Tiendas Libres de Impuestos

El año ha finalizado con todas las tiendas libres de impuestos de la red de aeropuertos en España operativas.

La actividad ha continuado por la senda de la recuperación y las ventas de 2022 han alcanzado una recuperación del 93,9% respecto a 2019, impulsadas por el aumento del gasto del pasajero británico al que tras el Brexit se le aplica el régimen fiscal libre de impuestos, lo que conlleva porcentajes de renta variable superiores.

Por aeropuertos, destaca el buen comportamiento de esta actividad en los aeropuertos insulares (Baleares y Canarias), tanto a nivel de ventas como de renta variable. Entre los aeropuertos canarios, especialmente Tenerife Sur y Lanzarote, que tienen mayor cuota de pasajeros británicos. Por el contrario, los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat siguen afectados por la caída del pasajero asiático y ruso respectivamente, con un gasto medio más elevado.

El 22 de diciembre Aena publicó la licitación del mayor concurso de tiendas libres de impuestos del mundo por volumen de negocio. El volumen de negocio previsto para la vida del contrato es de 18.000 millones de euros e incluye 86 puntos de venta libres de impuestos, más un elevado número de locales dedicados a categorías adicionales que, entre todos ellos, ocuparán una superficie de 66.000 m².

El concurso duplica el número de lotes (seis frente a los tres actuales) para potenciar la concurrencia y favorecer la competencia entre los operadores globales.

Además, se amplía la duración del contrato, que pasa de 7 a 12 años, con posibilidad de tres prórrogas anuales.

La estrategia del concurso pretende además maximizar el valor de esta línea de negocio al llegar a más clientes y potenciar las ventas globales; atraer al mayor número de operadores internacionales para optar a los distintos lotes (estableciendo reglas que eviten lotes desiertos en la adjudicación); diversificar el negocio (ampliando las categorías de productos y los servicios); adaptarse a los cambios de tendencia que se están produciendo tanto en la tipología de pasajeros como en el modelo de negocio; e incorporar y potenciar el desarrollo e implantación de las nuevas tecnologías y la digitalización.

Está previsto que el resultado del concurso se publique en julio de 2023, tras ser ratificado por el Consejo de Administración de Aena.

Tiendas

Al finalizar el año se encontraban abiertos aproximadamente el 80% de los locales.

La evolución de los ingresos de esta línea se ha visto impactada por la menor superficie operativa respecto a 2019 (-25%) siendo los aeropuertos más afectados: los Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y el Grupo Canarias (con mayor peso en ventas).

Durante 2022 se han seguido licitando expedientes para recuperar la oferta de tiendas. Desde noviembre de 2021 se han publicado 150 licitaciones que incluyen 219 locales y representan el 50% de las tiendas de los aeropuertos de la red. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen en conjunto una recuperación del 105% de las de 2019 en 2023 y del 120% en 2024.

Las recientes adjudicaciones han incorporado a la oferta comercial de Aena nuevas marcas como Mr. Wonderful, Munich, Torrons Vicens, Jd Sport, Rituals, Kausi, Balbisiana, Uno de 50, Brownie, Lola Casademunt o The Body Shop.

Asimismo se han incluido nuevos conceptos de tiendas que incluyen una zona de restauración fría.

Restauración

Al finalizar el año se encontraban abiertos prácticamente todos los locales.

A medida que se relajaban las restricciones sanitarias en los locales comerciales por la mejora de los efectos de la sexta ola de la crisis sanitaria de COVID-19 en España, los operadores fueron reabriendo los espacios para atender la demanda creciente de Semana Santa y de la temporada de verano.

De cara a mantener la oferta de restauración, durante 2022 se han seguido licitando expedientes. Desde noviembre de 2021 se han publicado 75 licitaciones que incluyen 128 locales y la instalación de máquinas vending de bebidas y alimentos. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen en conjunto una recuperación respecto a las de 2019 del 105% en 2022, del 118% en 2023 y del 129% en 2024.

El 8 de septiembre Aena publicó la licitación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas en contratos valorados en más de 1.500 millones de euros. Los nuevos espacios ocuparán una superficie total cercana a 20.000 m², distribuidos en 55 locales en las terminales T123, T4 y T4S, que empezarán a dar servicio a partir de mayo de 2023.

Alquiler de vehículos

Los ingresos de esta actividad por rentas facturadas y cobradas en el periodo han aumentando un 17% respecto a 2019. Se debe al incremento de los precios de los contratos así como a la recuperación del tráfico de pasajeros en los aeropuertos turísticos, principalmente en los aeropuertos canarios. Las ventas de esta actividad han superado en un 18% las cifras de 2019.

En el mes de mayo, el Consejo de Administración de Aena aprobó la prórroga del contrato de esta actividad por 2 años (hasta el 31/10/2024), en las mismas condiciones económicas del último año (2022). De las 172 licencias existentes, se han prorrogado 166, que representan el 99,6% de las rentas fijas. Además, se han licitado dos nuevas licencias, una para el Aeropuerto de Vigo (ha comenzado a operar en el mes de abril) y otra en AIRM (pendiente de adjudicación).

Con relación a los servicios de vehículos con conductor (VTC) este año se ha iniciado la actividad en los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol y Bilbao. Estos contratos se han firmado con la empresa UBER.

Aparcamientos

Al finalizar el año se encontraban operativos los espacios de aparcamiento de los 32 aeropuertos de la red que cuentan con esta actividad.

Los ingresos han alcanzado una recuperación del 92,4% respecto a 2019, superior a la recuperación del tráfico de pasajeros.

Se ha producido un cambio de tendencia respecto a 2019 y los ingresos por operaciones con reserva han aumentado en casi todos los aeropuertos de la red. Por el contrario, los ingresos por operaciones sin reserva presentan una menor recuperación afectada por un menor volumen de pasajeros de negocio. No obstante, a pesar del crecimiento de los ingresos por reserva, no han compensado el efecto de la baja cuota de recuperación del pasajero de negocio.

A finales de mes de noviembre, se ha incorporado en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas el nuevo servicio de Valet Parking que incluye la recogida, aparcamiento y entrega del vehículo a pie de terminal. Aena desarrolla este nuevo servicio bajo la marca comercial Yay!.

En cuanto al servicio de operación de los aparcamientos (cerca de 130.000 plazas) es relevante señalar que desde el 1 de marzo está subcontratada a la sociedad UTE EAS formada por las empresas Estacionamientos y Servicios S.A.U. (Eysa), Ace Parking Management Inc. y Setex Aparqui S.A.

El contrato tiene una duración de 3 años, con posibilidad de 2 prórrogas de un año cada una. El coste de la nueva adjudicación supone un incremento de 6,6 millones de euros (+34%) respecto al contrato anterior para una anualidad.

Servicios VIP

Al finalizar el año se encontraban operativas la práctica totalidad de las salas VIP y todos los servicios reestablecidos.

Los ingresos han alcanzado una recuperación del 105% respecto a 2019.

La evolución de los usuarios de las salas VIP ha sido muy positiva. Se han recuperado en un 94% respecto a 2019 y la facturación se ha recuperado un 99% debido al incremento de los precios y a la mejora del índice de penetración.

El resto de servicios VIP (fast lane, fast track y el servicio premium) también han experimentado una importante recuperación respecto a 2019. Los ingresos de los servicios fast lane y fast track han aumentado un 67% respecto a 2019 y han alcanzado los 9,5 millones de euros.

Publicidad

La actividad publicitaria se ha recuperado ligeramente por debajo del tráfico de pasajeros, en términos de ventas.

Los arrendatarios han llevado a cabo campañas atractivas a lo largo del año, como las que han utilizado pantallas icónicas en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y han utilizado nuevos soportes publicitarios. Por otra parte, la actividad se ha visto favorecida por la recuperación del tráfico en los aeropuertos turísticos en las temporadas de verano y de Navidad, periodos tradicionalmente activos en campañas estacionales, así como por la incorporación de campañas de larga duración y otras presentaciones publicitarias.

Resto ingresos comerciales

Este epígrafe incluye actividades comerciales diversas que se ofrecen en los aeropuertos de la red, como los servicios financieros, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...).

Los servicios financieros representan el 58% del total de ingresos reflejados en este epígrafe y han recuperado un 106% respecto a los ingresos de 2019. Durante el ejercicio, se han licitado los expedientes de cambio de moneda de los aeropuertos de Málaga-Costa del Sol y Alicante-Elche Miguel Hernández.

Marketing y negocio digital

A lo largo de 2022 se han lanzado campañas de marketing y nuevas soluciones digitales dirigidas a impulsar los ingresos comerciales y a ofrecer una mejor experiencia de compra del cliente.

Las campañas de marketing se han centrado en los negocios gestionado por Aena, aparcamientos y servicios VIP, y en acciones conjuntas con los operadores comerciales en los aeropuertos o a través de los marketplace.

En relación con los aparcamientos, se ha puesto especial foco en la comunicación y la promoción de las reservas online, de los precios y en los servicios adicionales que se prestan. En particular, se ha lanzado el nuevo servicio Valet de aparcacoches en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas que posteriormente se llevará a otros aeropuertos.

Las acciones en la línea de negocio de servicios VIP se han centrado en la imagen de marca, en la apertura y puesta en marcha de nuevos servicios, así como en facilitar la venta directa al pasajero a través de un nuevo portal digital y la App de Aena.

Con los operadores comerciales se han vuelto a realizar acciones para comunicar y señalizar la oferta comercial de los aeropuertos, las nuevas aperturas y las campañas de marketing estacionales.

Asimismo durante 2022 se han desplegado nuevas funcionalidades en la App y en entornos digitales de Aena, dirigidas a facilitar la comunicación directa con el pasajero y la compra online de los servicios propios y de terceros. En esta línea, se han consolidado los marketplaces Food to Fly y Shop to Fly con nuevos aeropuertos y marcas que facilitan la compran online antes de la llegada del pasajero.

Por último, cabe destacar que el programa de fidelización, Aena Club, ha superado 1,8 millones miembros. Para mejorar la experiencia digital de nuestros clientes, se ha implantado un nuevo portal que permite a los miembros acceder a los beneficios del programa, seguir las compras o dar de alta nuevos servicios.

3.2 Segmento Servicios inmobiliarios

Principales magnitudes

Miles de euros	2022	2021[1]	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	86.825	74.440	12.385	16,6%
Otros ingresos de explotación	3.139	6.888	-3.749	-54,4%
Total Ingresos	**89.964**	**81.328**	**8.636**	**10,6%**
Total gastos (incluye amortización)	**-46.822**	**-44.224**	**2.598**	**5,9%**
EBITDA	**60.061**	**53.507**	**6.554**	**12,2%**

(1) Cifras reexpresadas.

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 en 5 de los aeropuertos más importantes de la red.

Respecto a los ingresos del segmento inmobiliario, cabe destacar que a pesar de la crisis económica provocada por la COVID-19, los niveles de actividad e ingresos se mantienen razonablemente altos, con grados de ocupación ligeramente inferiores a los registrados en el escenario previo a la pandemia.

El comportamiento de la actividad de carga aérea ha continuado siendo excelente. Los ingresos han crecido un 20% respecto al año 2019. El volumen de mercancías ha alcanzado 1.000.356 toneladas en el conjunto de la red de aeropuertos en España que supone un incremento interanual del 0,2% y un 93,5% de recuperación respecto al volumen de 2019.

En relación a esta actividad, son destacables: la adjudicación de una nueva parcela de 28.638 m² para la construcción de una nueva terminal de carga en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, la finalización en el mes de noviembre de la construcción de una nueva terminal de carga de 3.711 m² en el aeropuerto de Zaragoza y los arrendamientos de naves en los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Zaragoza y Alicante-Elche. Además, se ha licitado la formalización de un derecho de superficie de una parcela para la construcción de una nave en el Aeropuerto Tenerife Norte.

Respecto al proyecto de digitalización de la carga aérea, en el mes de junio se ha finalizado satisfactoriamente el desarrollo de las tres aplicaciones contempladas en el proyecto y ya están siendo utilizadas por los usuarios.

En el mes de julio se han iniciado los trabajos de un plan de actuaciones estratégicas de carga aérea.

Desarrollo logístico

A finales de 2021 Aena licitó la primera área de desarrollo logístico de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas (Área 1). A lo largo del 2022 se han seguido las distintas fases del proceso según lo establecido en el pliego de licitación. Del resultado de dicha licitación saldrá una empresa adjudicataria con la que se conformará una sociedad conjunta, en la que Aena tendrá una participación del 35%.

La sociedad conjunta será titular del derecho de superficie que Aena constituirá sobre los terrenos del Área 1, por un plazo de 75 años, y ejecutará uno de los parques logísticos más punteros e innovadores desarrollados hasta la fecha.

La aportación de Aena a esta sociedad será en especie y corresponderá al derecho de superficie. La aportación del inversor será dineraria, para financiar todos los costes del desarrollo del proyecto previstos en su oferta y un pago adicional a Aena por el exceso de valor (calculado por el adjudicatario) de la aportación de Aena en la sociedad

conjunta (el derecho de superficie), por encima del 35% del porcentaje fijo establecido en los pliegos.

Esta primera área está enmarcada dentro de las superficies dedicadas a desarrollo logístico y actividades asociadas aeroportuarias. Comprende 28 hectáreas de suelo para desarrollar, 153.000 m² edificables y 4 hectáreas destinadas a zonas verdes. El proyecto global de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas, contempla 323 hectáreas de superficie y 2,1 millones de m² edificables destinados a actividades logísticas y aeronáuticas, oficinas, hoteles y servicios.

En cuanto a la Airport City Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, se están realizando los trabajos de preparación y tramitación urbanística necesarios para la salida de la licitación tan pronto sea posible.

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, a lo largo de 2022 se han concluido los trabajos del Máster Plan Inmobiliario del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol y se han planificado para 2023 los trabajos técnicos necesarios que permitan su implantación y futura licitación. Respecto a los proyectos de los otros aeropuertos (Palma, Valencia y Sevilla) se han iniciado los trabajos del Aeropuerto de Valencia, y los siguientes aeropuertos se arrancarán de forma secuencial a lo largo de 2023.

3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

La información operativa y financiera de AIRM se incluye dentro de la actividad aeronáutica, comercial y de servicios inmobiliarios de la red de aeropuertos en España.

Al 31 de diciembre de 2022 el aeropuerto ha recuperado un 76,9% del volumen de pasajeros prepandemia y un 83,5% de las operaciones de aeronaves.

Según se explica en la nota 8.3 de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022, el Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos a 31 de diciembre de 2022.

El análisis realizado ha resultado en una reversión por importe de 3,8 millones de euros del deterioro registrado en los activos de AIRM. La reversión se ha registrado en la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones Inmobiliarias” de la cuenta de resultados. Al 31 de diciembre de 2021 se registró una reversión por importe de 1,5 millones de euros.

En dicha nota se describen las hipótesis financieras y no financieras que sirven de base para el cálculo del valor recuperable del test de deterioro al 31 de diciembre de 2022.

En relación a esta concesión, cabe señalar que con fecha 8 de febrero de 2022 Aena formalizó con su participada, Sociedad Concesionaria de la Región de Murcia, S.A.U., un contrato de línea de crédito por importe de 12 millones de euros y un préstamo participativo por importe de 3 millones de euros.

3.4 Segmento Internacional

Principales magnitudes[7]

Miles de euros	2022	2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	485.950	174.257	311.693	178,9%
Otros ingresos de explotación	108	12.603	-12.495	-99,1%
Total Ingresos	**486.058**	**186.860**	**299.198**	**160,1%**
Total gastos (incluye amortización)	**-377.095**	**-310.742**	**66.353**	**21,4%**
EBITDA	**181.397**	**-46.396**	**227.793**	**491,0%**

El segmento internacional incluye los datos económicos procedentes de la consolidación de las filiales Aeropuerto London Luton, Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB), así como los derivados de servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales.

- La consolidación del Aeropuerto London Luton ha supuesto una contribución de 266,6 millones de euros en ingresos y de 107,0 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 207,6 millones de euros en ingresos y 67,1 millones de euros en EBITDA. Excluyendo la reversión del deterioro reconocida al 31 de diciembre de 2022, el EBITDA habría sido 34,1 millones de euros.

El Grupo ha llevado a cabo valoraciones de sus activos a 31 de diciembre de 2022.

El análisis realizado ha resultado en una reversión de deterioro por importe de 33,0 millones de euros correspondiente a la corrección valorativa de ANB que figura reflejada en la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones Inmobiliarias” de la cuenta de resultados. Al 31 de diciembre de 2021 se reconoció un deterioro por importe de 101,1 millones de euros. En la nota 8.4 de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022 se describen las hipótesis financieras y no financieras que sirven de base para el cálculo del valor recuperable del test de deterioro al 31 de diciembre de 2022.

[7] Magnitudes no afectadas por el cambio de política contable.

London Luton[8]

Miles de euros	2022	2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	122.376	47.972	74.404	155,1%
Ingresos comerciales	144.190	57.310	86.880	151,6%
Otros ingresos	-	12.387	-12.387	-100,0%
Total Ingresos	266.566	117.669	148.897	126,5%
Personal	-50.215	-35.501	14.714	41,4%
Otros gastos de explotación	-109.323	-50.094	59.229	118,2%
Amortizaciones y deterioros	-62.559	-68.504	-5.945	-8,7%
Total gastos	-222.097	-154.099	67.998	44,1%
EBITDA	107.007	32.024	74.983	234,2%
Resultado de explotación	44.469	-36.430	80.899	222,1%
Resultado financiero	-28.259	-27.304	-955	-3,5%
Resultado antes de impuestos	**16.210**	**-63.734**	**79.944**	**125,4%**

(1) Tipo de cambio Euro/Libra: 0,8528 en 2022 y 0,8596 en 2021.

En moneda local, los ingresos de Luton han aumentado con respecto a 2021 en 126,2 millones de GBP, hasta 227,3 millones de GBP (+124,7% interanual).

- Los ingresos aeronáuticos en GBP han aumentado un 153,1% interanual, hasta 104,4 millones de GBP.
- Los ingresos comerciales han crecido un 149,6%, hasta 123,0 millones de GBP.

  El relajamiento de las restricciones para viajar al Reino Unido (eliminadas desde el 18 de marzo) incentivó la apertura y el desempeño de los locales comerciales. Esto ha permitido la recuperación de la actividad comercial con importantes crecimientos interanuales en todas las líneas de negocio, especialmente en retail (+222,6%, hasta 51,4 millones de GBP) y en los ingresos por aparcamientos (+184,4%, hasta 40,5 millones de GBP).

  En concreto, destacan las actividades de restauración y de tiendas libres de impuestos, derivado de la implantación del Brexit que ha supuesto la aplicación del régimen fiscal libre de impuestos a todos los pasajeros que viajan fuera de Reino Unido y a los productos gravados con impuestos especiales, lo que ha incentivado significativamente las ventas.

  La línea de negocio de aparcamientos se ha visto favorecida por una mejora en la gestión comercial y la promoción de las reservas, así como por el efecto de un mayor uso del transporte privado para acceder al aeropuerto en el contexto postpandemia.

En cuanto a los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han experimentado un aumento de 62,5 millones de GBP (+84,9% interanual) hasta 136,0 millones de GBP. Los gastos se han visto

[8] Magnitudes no afectadas por el cambio de política contable.

afectados por la presión inflacionista, especialmente en el precio de la energía, así como en el coste laboral propio y de los servicios contratados.

El EBITDA se ha situado en 91,3 millones de GBP frente a 27,5 millones de GBP en 2021 (+231,5%).

Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB)[9]

Miles de euros	2022	2021	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	50.983	29.219	21.764	74,5%
Ingresos comerciales	23.627	15.693	7.934	50,6%
Otros ingresos	132.941	13.228	119.713	905,0%
Total Ingresos	207.551	58.140	149.411	257,0%
Personal	-11.186	-7.925	3.261	41,1%
Otros gastos de explotación	-162.242	-33.609	128.633	382,7%
Amortizaciones y deterioros	23.135	-109.869	-133.004	-121,1%
Total gastos	-150.293	-151.403	-1.110	-0,7%
EBITDA	67.092	-84.483	151.575	179,4%
Resultado de explotación	57.258	-93.263	150.521	161,4%
Resultado financiero	1.995	583	1.412	242,2%
Resultado antes de impuestos	**59.253**	**-92.680**	**151.933**	**163,9%**

(1) Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 5,4399 en 2022 y 5,8943 en 2021.

En moneda local, los ingresos de ANB han aumentado con respecto a 2021 en 758,2 millones de BRL, hasta 1.129,1 millones de BRL.

- Los ingresos aeronáuticos han crecido un 48,8%, hasta 277,3 millones de BRL.
- Los ingresos comerciales han aumentado un 28,4%, hasta 128,5 millones de BRL.
- Los ingresos por servicios de construcción (IFRIC 12) se han incrementado en 638,8 millones de BRL. Han alcanzado 723,2 millones de BRL, como consecuencia del desarrollo de los proyectos de ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión y de otras actuaciones de mejora en los aeropuertos.

En cuanto a los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han aumentado 678,5 millones de BRL (+256,1%). Excluyendo el impacto de los 723,2 millones de BRL de gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA), los gastos operativos han aumentado 33,5 millones de BRL (+17,9%).

El EBITDA ha aumentado hasta 365,0 millones de BRL. Está afectado por la reversión del deterioro registrada al 31 de diciembre de 2022 como consecuencia de la valoración de activos realizada por el Grupo (179,4 millones de BRL, frente al gasto reconocido en 2021 por importe de 601,8 millones de BRL). Excluyendo el este efecto, el EBITDA habría aumentado 122,6 millones de BRL, hasta 185,6 millones de BRL.

[9] Magnitudes no afectadas por el cambio de política contable.

Empresas asociadas y con control conjunto

A continuación, se muestra el desglose de la aportación al resultado del ejercicio:

Miles de euros	2022	2021	Variación interanual	Unidades monetarias por euro	2022	2021	% Variación interanual
AMP (México)	28.560	14.131	14.429	MXN	21,19	23,99	-11,7%
SACSA (Colombia)	1.040	4.242	-3.202	COP	4.477,46	4.431,90	1,0%
AEROCALI (Colombia)	5.465	4.360	1.105	COP	4.477,46	4.431,90	1,0%
Total participación en el resultado de asociadas	**35.065**	**22.733**	**12.332**				

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2022	2021 [1]	Variación	% Variación
Ingresos ordinarios	4.182.169	2.428.019	1.754.150	72,2%
Otros ingresos de explotación	55.328	74.512	-19.184	-25,7%
Total Ingresos	4.237.497	2.502.531	1.734.966	69,3%
Aprovisionamientos	-163.029	-158.481	4.548	2,9%
Gastos de personal	-514.588	-459.799	54.789	11,9%
Otros gastos de explotación	-1.413.113	-876.517	536.596	61,2%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-19.308	-28.379	-9.071	-32,0%
Baja de activos financieros	-17.445	-663.145	-645.700	-97,4%
Amortización del inmovilizado	-795.175	-796.619	-1.444	-0,2%
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. Inmobiliarias	36.972	-99.459	-136.431	-137,2%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-11.154	-13.190	-2.036	-15,4%
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	-56.979	-112.598	-55.619	-49,4%
Total Gastos	-2.953.819	-3.208.187	-254.368	-7,9%
EBITDA	2.078.853	90.963	1.987.890	2.185,4%
Resultado de explotación	1.283.678	-705.656	1.989.334	-281,9%
Ingresos financieros	16.457	57.319	-40.862	-71,3%
Gastos financieros	-113.982	-102.793	11.189	10,9%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	-51.609	6.056	-57.665	-952,2%
Ingresos/(Gastos) financieros – netos	-149.134	-39.418	109.716	278,3%
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	35.065	22.733	12.332	54,2%
Resultado antes de impuestos	1.169.609	-722.341	1.891.950	261,9%
Impuesto sobre las ganancias	-263.261	217.350	-480.611	-221,1%
Resultado del período consolidado	**906.348**	**-504.991**	**1.411.339**	**279,5%**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	**4.849**	**-29.543**	**34.392**	**116,4%**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	**901.499**	**-475.448**	**1.376.947**	**289,6%**

(1) Cifras reexpresadas.

El efecto de la reexpresión que se describe en el apartado 3.1.2 Actividad comercial, en las cifras comparativas de la cuenta de resultados, ha sido el siguiente:

Miles de euros	2021	Ajuste	2021 Reexpresado
Ingresos ordinarios	2.318.750	109.269	2.428.019
Bajas de activos financieros	-	-663.145	-663.145
EBITDA	**644.839**	**-553.876**	**90.963**
Resultado de explotación	**-151.780**	**-553.876**	**-705.656**
Resultado antes de impuestos	**-168.465**	**-553.876**	**-722.341**
Impuesto sobre las ganancias	78.881	138.469	217.350
Resultado del período consolidado	**-89.584**	**-415.407**	**-504.991**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	**-60.041**	**-415.407**	**-475.448**

Principales variaciones

Los ingresos totales reflejan un incremento de 1.735,0 millones de euros (+69,3%) respecto a la cifra reexpresada de ingresos consolidados al 31 de diciembre de 2021. La evolución de los distintos segmentos del negocio del Grupo se detalla en el capítulo 3 (Áreas de negocio).

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 2.090,7 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 595,9 millones de euros (+39,9%).

Esta variación interanual refleja, entre otros, el efecto de la mayor actividad y de la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios abiertos, así como el incremento del precio de la energía eléctrica en los aeropuertos de la red en España.

- Gastos de personal: reflejan un crecimiento de 54,8 millones de euros (+11,9%).

  En la red de aeropuertos en España, esta partida ha aumentado 36,7 millones de euros (+8,9%) debido principalmente a la revisión salarial del 3,5% aprobada para este año y al aumento progresivo de la plantilla que se produjo a lo largo de 2021.

  En Luton, el incremento de 14,7 millones de euros se debe principalmente a nuevas incorporaciones y aumento de salarios.

- Otros gastos de explotación: han aumentado 536,6 millones de euros (+61,2%).

  En los aeropuertos de la red en España se han incrementado en 349,1 millones de euros (+44,2%). Según se muestra en la tabla de la página 35, la variación principal corresponde al gasto de energía eléctrica (+146,0 millones de euros) que ha alcanzado 268,4 millones de euros, frente a 122,4 millones de euros en 2021, impactado por la evolución al alza de los precios.

  Excluyendo el impacto de la energía eléctrica, el aumento interanual de otros gastos de explotación en la red de aeropuertos en España ha sido de 203,1 millones de euros (+30,4%). Respecto a 2019 se han incrementado en 5,5 millones de euros (+0,6%).

  Otros conceptos de gasto que han aumentado en 2022 respecto a 2021 son: seguridad (+55,9 millones de euros), mantenimientos (+30,5 millones de euros), servicio a personas con movilidad reducida PMR (+24,1 millones de euros), limpieza (+26,9 millones de euros), gastos por la gestión de salas VIP (+14,8 millones de euros), gastos de gestión de aparcamientos (+8,0 millones de euros) y tributos (+4,0 millones de euros).

  En el Aeropuerto London Luton, otros gastos de explotación se han incrementado en 59,2 millones de euros, debido principalmente al efecto que ha tenido el aumento del tráfico en el canon de la concesión (+44,6 millones de euros) y a mayores gastos que se han visto afectados por la presión inflacionista, especialmente en el precio de la energía. Asimismo, el incremento interanual está afectado por las medidas de ajuste adoptadas en 2021 que, debido a la reducción del nivel de la actividad del aeropuerto, redujeron el importe de los gastos operativos.

  En ANB, otros gastos de explotación I han aumentado 128,6 millones de euros, reflejando principalmente el incremento en 119,7 millones de euros de los gastos por servicios de construcción (IFRIC 12) como consecuencia del desarrollo de los proyectos de ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión y de otras actuaciones de mejora en los aeropuertos. Este importe tiene un efecto neutro en el EBITDA.

A continuación, se muestra la evolución trimestral de Otros gastos de explotación por compañía:

	1T			Variación 2022/2021		Variación 2022/2019		2T			Variación 2022/2021		Variación 2022/2019	
M€	**2019**	**2021**	**2022**	**€**	**%**	**€**	**%**	**2019**	**2021**	**2022**	**€**	**%**	**€**	**%**
Red en España	**328,1**	**272,4**	**368,3**	**95,9**	**35,2%**	**40,2**	**12,2%**	**204,7**	**135,2**	**244,4**	**109,3**	**80,9%**	**39,7**	**19,4%**
Tributos	147,9	151,9	155,1	3,2	2,1%	7,2	4,9%	0,5	0,3	0,6	0,2	66,7%	0,1	14,4%
Energía eléctrica	20,4	14,7	61,7	47,0	318,6%	41,3	202,1%	18,8	18,0	63,3	45,4	252,1%	44,5	236,3%
Mantenimientos	48,8	37,6	45,5	7,9	21,1%	-3,2	-6,6%	50,4	40,2	50,6	10,5	26,0%	0,2	0,4%
Seguridad	42,6	25,2	38,7	13,5	53,6%	-3,9	-9,1%	47,5	28,4	46,8	18,4	64,9%	-0,7	-1,5%
Limpieza y carros portaequipaje	15,6	9,4	14,6	5,2	55,1%	-1,0	-6,2%	18,8	10,7	18,2	7,5	70,3%	-0,6	-3,3%
Servicios PMR	10,7	4,5	10,3	5,8	129,2%	-0,4	-3,5%	16,8	6,5	16,5	9,9	152,4%	-0,3	-2,0%
Servicios profesionales	11,2	9,9	9,9	0,0	0,0%	-1,3	-11,8%	15,6	10,5	11,0	0,4	4,0%	-4,6	-29,7%
Salas VIP	5,4	1,1	4,7	3,7	340,0%	-0,7	-13,0%	6,1	1,5	6,8	5,3	366,4%	0,7	11,3%
Resto	25,5	18,1	27,7	9,6	53,2%	2,2	8,5%	30,1	19,0	30,6	11,6	61,0%	0,5	1,7%
Luton	**24,6**	**9,2**	**17,5**	**8,4**	**91,3%**	**-7,1**	**-28,9%**	**29,3**	**9,2**	**30,5**	**21,3**	**231,1%**	**1,2**	**4,0%**
ANB	**-**	**6,5**	**31,0**	**24,4**	**375,4%**	**-**	**-**	**-**	**8,5**	**31,9**	**23,4**	**276,8%**	**-**	**-**
Resto Internacional	**0,8**	**1,3**	**0,7**	**-0,6**	**-44,0%**	**-0,1**	**-12,5%**	**2,2**	**0,3**	**1,7**	**1,3**	**386,0%**	**-0,5**	**-24,7%**
Grupo Aena	**353,6**	**289,4**	**417,6**	**128,2**	**44,3%**	**0,6**	**18,1%**	**236,3**	**153,2**	**308,5**	**155,3**	**101,4%**	**72,2**	**30,6%**

	3T			Variación 2022/2021		Variación 2022/2019		4T			Variación 2022/2021		Variación 2022/2019	
M€	**2019**	**2021**	**2022**	**€**	**%**	**€**	**%**	**2019**	**2021**	**2022**	**€**	**%**	**€**	**%**
Red en España	**212,0**	**180,3**	**286,0**	**105,7**	**58,6%**	**74,0**	**34,9%**	**207,0**	**202,3**	**240,6**	**38,3**	**18,9%**	**33,6**	**16,2%**
Tributos	0,7	0,8	0,6	-0,2	-23,1%	0,0	-3,7%	-0,2	-0,6	0,1	0,7	-122,1%	0,3	-165,5%
Energía eléctrica	25,7	37,9	95,3	57,4	151,6%	69,6	270.5%	21,5	51,8	48,1	-3,7	-7,1%	26,6	124,2%
Mantenimientos	49,0	42,6	49,4	6,8	16,0%	0,4	0,9%	54,6	48,5	53,9	5,4	11,1%	-0,7	-1,3%
Seguridad	50,0	37,5	51,2	13,6	36,4%	1,2	2,3%	44,9	38,2	48,6	10,4	27,2%	3,7	8,1%
Limpieza y carros portaequipaje	23,4	15,6	24,4	8,8	56,8%	1,0	4,5%	18,5	14,6	19,9	5,3	36,6%	1,4	7,6%
Servicios PMR	18,2	10,9	17,8	6,8	62,3%	-0,4	-2,4%	15,9	10,0	11,5	1,5	14,7%	-4,4	-27,9%
Servicios profesionales	11,1	9,2	11,0	1,8	19,0%	-0,1	-0,9%	14,6	12,0	15,0	3,1	25,5%	0,5	3,2%
Salas VIP	6,8	4,1	7,6	3,6	88,2%	0,8	11,9%	6,4	4,7	7,0	2,3	49,1%	0,7	10,3%
Resto	27,1	21,6	28,7	7,0	32,4%	1,5	5,6%	31,0	23,2	36,6	13,3	57,5%	5,6	18,1%
Luton	**30,6**	**16,2**	**31,6**	**15,4**	**95,1%**	**1,0**	**3,3%**	**27,7**	**15,6**	**29,2**	**13,6**	**87,2%**	**1,5**	**5,4%**
ANB	**2,4**	**7,1**	**32,8**	**39,9**	**562,0%**	**30,4**	**1.266,7%**	**1,6**	**11,2**	**66,2**	**55,0**	**491,1%**	**64,6**	**4.037,5%**
Resto Internacional	**1,5**	**0,5**	**0,7**	**0,2**	**40,8%**	**-0,8**	**-53,3%**	**2,8**	**0,8**	**-0,1**	**-0,9**	**-112,5%**	**-2,9**	**-103,6%**
Grupo Aena	**246,6**	**204,1**	**351,2**	**147,1**	**72,1%**	**104,6**	**42,4%**	**238,8**	**229,9**	**335,7**	**105,8**	**46,0%**	**96,9**	**40,6%**

M€	2019	2021	2022	Variación 2022/2021		Variación 2022/2019	
Red en España	**951,8**	**790,2**	**1.139,3**	**349,1**	**44,2%**	**187,5**	**19,7%**
Tributos	148,9	152,4	156,5	4,0	2,6%	7,6	5,1%
Energía eléctrica	86,4	122,4	268,4	146,0	119,3%	182,0	210,8%
Mantenimientos	202,8	168,9	199,4	30,5	18,1%	-3,4	-1,7%
Seguridad	185,0	129,3	185,3	55,9	43,3%	0,2	0,1%
Limpieza y carros portaequipaje	76,3	50,2	77,1	26,9	53,5%	0,8	1,1%
Servicios PMR	61,6	31,9	56,0	24,1	75,4%	-5,6	-9,0%
Servicios profesionales	52,5	41,6	46,9	5,3	12,8%	-5,5	-10,5%
Salas VIP	24,7	11,4	26,1	14,8	130,1%	1,5	6,0%
Resto	113,7	82,0	123,5	41,6	50,7%	9,8	8,6%
Luton	**112,2**	**50,2**	**108,8**	**58,6**	**116,7%**	**-3,4**	**-3,0%**
ANB	**4,0**	**33,3**	**161,9**	**128,6**	**386,2%**	**157,9**	**3.947,5%**
Resto Internacional	**7,3**	**2,9**	**3,0**	**0,1**	**3,4%**	**-4,3**	**-58,9%**
Grupo Aena	**1.075,3**	**876,6**	**1.413,0**	**536,4**	**61,2%**	**337,7**	**31,4%**
Red en España (excluyendo energía eléctrica)	**865,4**	**667,8**	**870,9**	**203,1**	**30,4%**	**5,5**	**0,6%**

Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales recoge al cierre de 2022 la dotación neta a la provisión de las cuentas a cobrar deterioradas por importe de 19,1 millones de euros.

El epígrafe Bajas de activos financieros refleja en el ejercicio 2022 y 2021 el importe correspondiente a las reducciones de rentas comerciales formalizadas durante el año en aplicación del nuevo criterio contable (ver apartado 3.1.2 (Actividad comercial).

Deterioro de inmovilizado recoge el resultado de las valoraciones de sus activos que ha llevado a cabo el Grupo al 31 de diciembre. Como resultado de este análisis se ha reconocido la reversión de 37,0 millones de euros que se reflejan en este epígrafe. Al 31 de diciembre de 2021 se reconocieron deterioros por importe neto de 99,5 millones de euros. De este importe, 33,0 millones euros corresponden a la corrección valorativa de ANB y 3,8 millones de euros a la reversión relativa a la valoración de AIRM.

Otras ganancias / (pérdidas)–netas refleja principalmente los gastos incurridos como consecuencia de las medidas adoptadas para el control, contención y previsión de la pandemia por un importe de 60,4 millones de euros.

El resultado financiero refleja un aumento neto del gasto 109,7 millones de euros debido principalmente a:

- El resultado de la valoración al 31 de diciembre del derivado contratado para cubrir el riesgo de variaciones del tipo de cambio BRL/EUR en los desembolsos previstos en relación con la formalización de los compromisos de la nueva concesión en Brasil (50,2 millones de euros).
- El efecto de la cancelación del pasivo concesional de AIRM tras la modificación del contrato de concesión que en 2021 generó un ingreso financiero (50,1 millones de euros) que no se ha producido en 2022.

El EBITDA consolidado ha aumentado hasta 2.078,9 millones de euros (91,0 millones de euros al 31 de diciembre de 2021 reexpresado).

El Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación refleja las aportaciones a los resultados del período de las participaciones no mayoritarias, según se detalla en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

En cuanto al Impuesto sobre las ganancias, se ha registrado un gasto por importe de 263,3 millones de euros como consecuencia del resultado del período.

El ejercicio se ha cerrado con un beneficio neto de 901,5 millones de euros, reflejado en el Resultado atribuible a los accionistas de la dominante.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en 2022 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 728,1 millones de euros.

5.1 Red de aeropuertos en España

El importe de la inversión pagada ha ascendido a 555,9 millones de euros, lo que supone una disminución interanual de 97,9 millones de euros. Este importe incluye las inversiones destinadas a la mejora de las infraestructuras para adaptarlas a las medidas sanitarias de prevención de la COVID-19 que han ascendido a 4,5 millones de euros (9,9 millones de euros en 2021).

La inversión ejecutada en 2022 en la red de aeropuertos en España ha alcanzado 527,8 millones de euros. En 2021 el importe ascendió a 773,2 millones de euros debido a la ejecución de inversiones que no fue posible realizar en 2020 como consecuencia de la pandemia.

En lo que respecta a las actuaciones finalizadas durante el período, destacan:

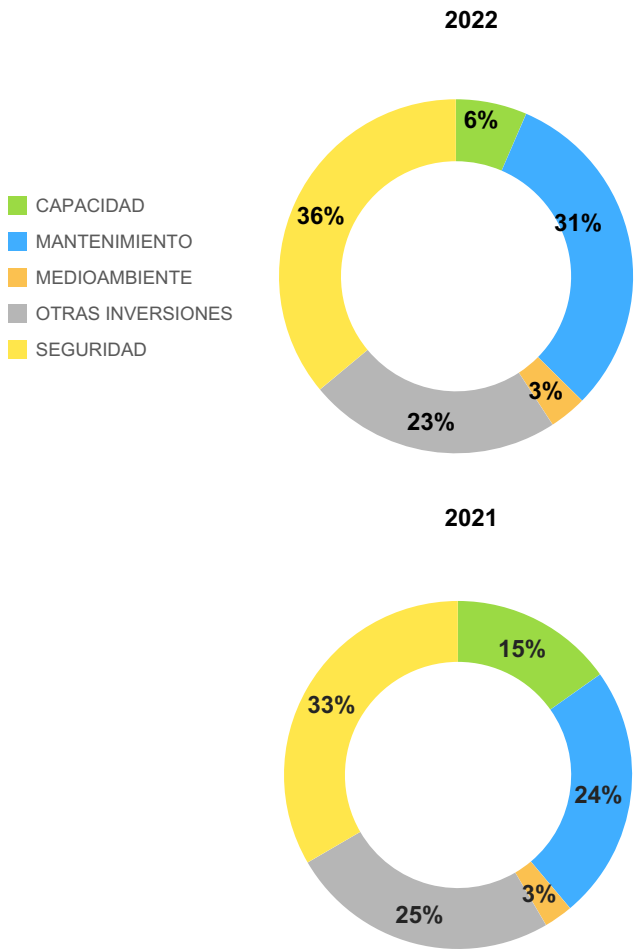
- Mejoras funcionales en el edificio de unión entre las terminales del Aeropuerto Tenerife Sur.
- Nueva terminal de autobuses en la T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Construcción del nuevo edificio destinado al bloque técnico en el Aeropuerto de Bilbao.
- Actuaciones en el sistema eléctrico del Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Sustitución de equipos de climatización en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Regeneración del pavimento en la pista de vuelo del Aeropuerto Girona-Costa Brava.
- Mejoras en el edificio terminal del Aeropuerto de Sevilla.

Respecto a las inversiones en ejecución, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe citar:

- Remodelación del edificio procesador y del módulo A en el área terminal del Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves en remoto en la terminal T4S del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Nueva central eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Ampliación de los aparcamientos P1 y de vehículos de alquiler en el Aeropuerto de Ibiza y la construcción del parking exprés de salidas.
- Adaptación de los sistemas de inspección de equipajes en bodega a los nuevos sistemas de detección de explosivos estándar 3 en los Aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Málaga-Costa del Sol, entre otros.

Es destacable señalar que se ha finalizado la planta solar fotovoltaica para autoconsumo en el Aeropuerto César Manrique Lanzarote. En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas están en ejecución los trabajos de la planta solar fotovoltaica de 7,5 MW para autoconsumo. y en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat el Plan de implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Por ámbitos de actuación, la distribución de la inversión pagada en 2022, así como su comparativa con el año anterior es la siguiente:



5.2. Participaciones internacionales

Aeropuerto London Luton

La inversión pagada durante el período ha ascendido a 28,0 millones de euros.

Las inversiones continúan ajustándose en función del perfil de la actividad a las necesidades de mantenimiento y renovación de equipamientos, así como a los compromisos de la concesión.

Las obras de conexión del edificio terminal con la estación de tren Luton Airport Parkway son financiadas y ejecutadas por el Ayuntamiento de Luton. La entrada en operación está previsto que tenga lugar en la primera mitad de 2023.

Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (ANB)

La inversión pagada en el período ha ascendido a 144,3 millones de euros.

Las obras de ampliación correspondientes a la Fase 1-B del contrato de concesión se iniciaron entre los meses de febrero y marzo de 2022 en los 6 aeropuertos.

Entre mayo y junio se firmaron contratos para la compra e instalación de sistemas de tratamiento de equipajes y equipamientos de seguridad.

6. Estado de situación financiera

Miles de euros	2022	2021 [1]	Variación	% Variación
ACTIVOS				
Activos no corrientes	13.564.105	13.701.959	-137.854	-1,0%
Activos corrientes	2.285.093	2.172.098	112.995	5,2%
Total activos	15.849.198	15.874.057	-24.859	-0,2%
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS				
Patrimonio neto	6.642.475	5.560.420	1.082.055	19,5%
Pasivos no corrientes	7.660.656	7.823.898	-163.242	-2,1%
Pasivos corrientes	1.546.067	2.489.739	-943.672	-37,9%
Total patrimonio neto y pasivos	**15.849.198**	**15.874.057**	**-24.859**	**-0,2%**

(1) Cifras reexpresadas.

El efecto de la reexpresión que se describe en el apartado 3.1.2 Actividad comercial, en las cifras comparativas del estado de situación financiera, ha sido el siguiente:

	31/12/2021	Ajuste	31/12/2021 Reexpresado
Activos no corrientes			
Otros activos no corrientes	306.323	-299.981	6.342
Activos por impuestos diferidos	219.022	150.518	369.540
	13.851.422	**-149.463**	**13.701.959**
Activos corrientes			
Clientes y otros activos corrientes	1.001.217	-302.091	699.126
	2.474.189	**-302.091**	**2.172.098**
TOTAL ACTIVOS	**16.325.611**	**-451.554**	**15.874.057**
Patrimonio neto			
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	3.745.312	-451.554	3.293.758
	6.011.974	**-451.554**	**5.560.420**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVOS	**16.325.611**	**-451.554**	**15.874.057**

6.1 Principales variaciones

El Activo no corriente ha disminuido en 137,9 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- Descenso en 276,8 millones de euros del epígrafe "Inmovilizado material", explicado principalmente porque el importe de las altas de inmovilizado del periodo, tanto en la red de aeropuertos en España como en London Luton, es inferior a las amortizaciones practicadas.
- Aumento del "Activo Intangible" en 169,4 millones de euros es consecuencia principalmente de:
  - Nuevas inversiones en la infraestructura de ANB (IFRIC 12), que netas de la amortización del período han supuesto un aumento en el activo intangible (+144,4 millones de euros).
  - Efecto de la corrección valorativa del activo en Brasil y AIRM que ha supuesto una reversión del deterioro (36,8 millones de euros).
- La valoración al 31 de diciembre de las operaciones de cobertura de tipos de interés, que ha supuesto el registro de un activo no corriente por importe de 77,1 millones de euros en el epígrafe "Instrumentos financieros derivados", como consecuencia del aumento de los tipos de interés, mientras que en el cierre del ejercicio 2021, se registró por este concepto un pasivo por 46,0 millones de euros.

  La valoración a corto plazo de estas coberturas ha supuesto el registro de un activo corriente por importe total de 31,5 millones de euros, mientras que en el cierre del ejercicio 2021, se registró por este concepto un pasivo corriente por 27,6 millones de euros.
- Disminución de "Activos por impuestos diferidos en 130,9 millones de euros, debido, principalmente, a la aplicación de créditos fiscales por bases imponibles negativas (-28.9 millones de euros), deducciones (-42,9 millones de euros) generadas en ejercicios anteriores y al impuesto anticipado que genera el cambio de signo de la valoración de los derivados (-42,9 millones de euros).

El Activo corriente ha aumentado 113,0 millones de euros como consecuencia principalmente del aumento en 106,7 millones de euros de "Efectivo y equivalentes" que se explica en el capítulo 7 (Flujo de caja).

El aumento del Patrimonio neto en 1.082,1 millones de euros viene originado principalmente por:

- El resultado del período atribuible a los accionistas de la dominante que ha sido positivo en 901,5 millones de euros, frente a 475,4 millones de euros de pérdidas registradas en el ejercicio 2021.
- La disminución de las diferencias de conversión en 38,9 millones de euros, generada principalmente por la devaluación del real brasileño frente al euro (30,6 millones de euros) y del peso mejicano (3,8 millones de euros). La devaluación de la libra también ha tenido un impacto positivo en las diferencias de conversión (4,5 millones de euros) por la aportación de reservas negativas del Aeropuerto London Luton al Grupo.
- El aumento de "Otras reservas" en 133,5 millones de euros es debido a la valoración de las operaciones de cobertura, explicada por la evolución al alza de la curva de tipos de interés.

La disminución del Pasivo no corriente en 163,2 millones de euros y del Pasivo corriente en 943,7 millones de euros, se debe esencialmente a los siguientes motivos:

- La disminución de la deuda financiera del Grupo (corriente y no corriente) en 1.096,7 millones de euros, principalmente como consecuencia de:
  - La amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (535,8 millones de euros), de la devolución de préstamos con entidades de crédito (730,0 millones de euros) y de las disposiciones de préstamos de Aena (184,4 millones de euros) indicados en el apartado 6.2 (Evolución de la deuda financiera neta).
  - La disposición de la financiación concedida a ANB indicada en el apartado 6.2 (Evolución de la deuda financiera neta) por importe de 124 millones de euros.
  - Adicionalmente, reflejan los depósitos recibidos como garantía del negocio aeronáutico.
- La valoración de las coberturas de tipo de interés a largo plazo y corto plazo, que en el cierre del ejercicio 2021 supuso el registro de unos pasivos por "Instrumentos financieros derivados" por importe de 46,0 y 27,6 millones de euros, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2022 la valoración de estos instrumentos financieros ha supuesto el registro de un activo no corriente y corriente por importe de 77,1 y 31,5 millones de euros respectivamente, según se ha comentado al explicar las variaciones de los instrumentos financieros derivados en el "Activo no corriente" y en "Otras reservas".

  Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2022 se ha registrado como pasivo corriente por "Instrumentos financieros derivados" un importe de 49,1 millones de euros, correspondiente a la valoración de operaciones sobre divisa no entregable liquidable por diferencias (Non Delivery Forward, por sus siglas en inglés "NDF"), contratadas por el Grupo para cubrir el riesgo de variaciones de tipo de cambio BRL/EUR de los desembolsos previstos hasta la formalización del

contrato de la nueva concesión BOAB (ver apartado 2.2 Participaciones Internacionales).

- Las "Provisiones para otros pasivos y gastos" disminuyen en Pasivos no corrientes por importe de 38,1 millones de euros debido fundamentalmente a las actuaciones de insonorización, estimadas a un coste inferior que en el cierre de 2021 por la tipología de las actuaciones pendientes de acometer.
- Las Provisiones para otros pasivos y gastos" aumentan el Pasivo corriente por importe de 19,5 millones de euros consecuencia del mayor importe de las provisiones relacionadas con incentivos aeronáuticos, derivadas del incremento en el tráfico aéreo.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 31 de diciembre de 2022 en 6.242,9 millones de euros. Este importe incluye 440,0 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton y 84,5 millones de euros de ANB.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA del Grupo Aena es la siguiente:

Miles de euros	2022	2021[1]	2021
Deuda Financiera Bruta contable	7.816.439	8.913.144	8.913.144
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.573.523	1.466.797	1.466.797
Deuda Financiera Neta contable	6.242.916	7.446.347	7.446.347
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	3,00x	81,86x	11,55x

(1) Cifras reexpresadas.

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 31 de diciembre de 2022 en 5.791,2 millones de euros.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. es la siguiente:

Miles de euros	2022	2021[1]	2021
Deuda Financiera Bruta contable	7.226.566	8.314.636	8.314.636
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.435.404	1.383.069	1.383.069
Deuda Financiera Neta contable	5.791.162	6.931.567	6.931.567
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	3,05x	48,87x	9,96x

(1) Cifras reexpresadas.

La Sociedad tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2022 de 4.680,9 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.

Estas ratios 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 al cierre del periodo. A 31 de diciembre de 2022, las ratios financieras exigidas en los préstamos mencionados se cumplieron.

Aena ha amortizado durante 2022 deuda a largo plazo por importe de 1.265,8 millones de euros, de los que 615,8 millones corresponden al calendario de pagos establecido según contrato. Los restantes 650 millones corresponden a refinanciaciones destinadas a reducir el coste financiero.

A 31 de diciembre de 2022 el saldo de caja ha ascendido a 1.435,4 millones de euros (1.383,1 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Adicionalmente, la Sociedad dispone de 654,5 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) correspondientes a préstamos (468,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2021) y con 1.450,0 millones de euros disponibles en líneas de crédito sindicadas sostenibles (ESG-linked RCF) (800,0 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias totaliza 3.539,9 millones de euros (2.651,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2021) a los que se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros que al final del año se encuentran disponibles (900 millones de euros a 31 de diciembre de 2021).

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en el año 2022 en un 1,04% (0,98% en 2021).

Las agencias de rating Moody's y Fitch han confirmado la calificación crediticia de Aena y han elevado de negativa a estable la perspectiva, con fechas 7 y 8 de julio respectivamente. La calificación de largo plazo de Moody's es "A3". La calificación de largo plazo de Fitch es "A-" y de corto plazo "F2".

A nivel del Grupo Aena, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 3.779,3 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en un 1,34% (1,23% en 2021).

Aeropuerto London Luton

Respecto a la posición financiera de London Luton a 31 de diciembre de 2022, la deuda financiera neta contable asciende a 440,0 millones de euros (de los que 79,1 millones corresponden a préstamos de accionistas y el resto a deuda con terceros) y el saldo de caja a 26,8 millones de euros.

Actualmente el Aeropuerto London Luton cumple con las ratios financieras exigidas por las entidades financiadoras.

Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

A 31 de diciembre de 2022, la deuda financiera neta contable asciende a 84,5 millones de euros y el saldo de caja a 37,4 millones de euros.

Con objeto de financiar parte de las inversiones requeridas en el contrato de concesión, que se realizarán en los próximos ejercicios, el 30 de diciembre de 2021 se firmó un préstamo a largo plazo por importe de 791,0 millones de BRL (140,3 millones de euros al tipo de cambio de cierre) con el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) y el 31 de marzo de 2022 otro préstamo por importe de 1.048,0 millones de BRL (185,9 millones de euros al tipo de cambio de cierre) con el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A 31 de diciembre de 2022, estos préstamos se han dispuesto por importe de 699,2 millones de BRL (124,0 millones de euros al tipo de cambio de cierre).

6.3 Período medio de pago

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:

	Días
Periodo medio de pago a proveedores	34
Ratio de las operaciones pagadas	35
Ratio de las operaciones pendientes de pago	17

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:

– 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).

– 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.

– 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.

– 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.

Importe (miles de euros)	2022
Total pagos realizados	1.264.125
Total pagos pendientes	127.898

En los ejercicios 2022 y 2021 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que, excepcionalmente, 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 período medio de pago 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 Aeropuerto London Luton.

7. Flujo de caja

Miles de euros	2022	2021 [1]	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	1.863.166	280.472	1.582.694	564,3%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-664.156	-660.912	3.244	0,5%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-1.089.288	619.807	-1.709.095	-275,7%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.466.797	1.224.878	241.919	19,8%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	-2.996	2.552	-5.548	-217,4%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	1.573.523	1.466.797	106.726	7,3%

(1) Cifras reexpresadas.

El efecto de la reexpresión que se describe en el apartado 3.1.2 Actividad comercial, en las cifras comparativas del estado de flujo de caja, ha sido el siguiente:

Miles de euros	2021	Ajuste	31/12/2021 Reexpresado
Resultado antes de impuestos	**-168.465**	**-553.876**	**-722.341**
Ajustes por:	**999.879**	**559.931**	**1.559.810**
- Bajas de activos financieros	-	663.145	663.145
- Descuentos comerciales	103.214	-103.214	-
Variaciones en capital circulante:	**-468.033**	**-6.055**	**-474.088**
- Deudores y otras cuentas a cobrar	**-545.885**	**-6.055**	**-551.940**

La reexpresión no tiene efectos sobre la generación de caja.

Principales variaciones

Durante 2022 el efectivo del Grupo ha aumentado en 106,7 millones de euros. Esta variación se debe, principalmente, a la generación de flujos de caja de explotación positivos consecuencia de la recuperación del tráfico aéreo que se ha venido produciendo a lo largo del año. Por otro lado, se han producido flujos de financiación negativos debido principalmente a la amortización de deudas con entidades de crédito con el objetivo de reducir el coste financiero. Los flujos de inversión también han resultado negativos como consecuencia de las inversiones realizadas en las infraestructuras aeroportuarias.

Efectivo neto generado por actividades de explotación

El flujo de las actividades de explotación ha aumentado en 1.582,7 millones de euros. Refleja la recuperación del tráfico y de la actividad comercial que se ha producido en los aeropuertos del Grupo.

Los flujos de explotación se generan fundamentalmente como consecuencia del resultado del ejercicio. Dentro de los ajustes al resultado y como consecuencia del cambio de criterio contable de los descuentos a las rentas comerciales que se ha producido en el ejercicio 2022, para el cálculo de los flujos de explotación se ha ajustado el efecto del la pérdida registrada como consecuencia de acuerdos contractuales formalizados en el ejercicio correspondientes a rentas devengadas y que se encontraban pendientes de cobro (2022: 17,4 millones de euros; 2021: 663,1 millones de euros).

La variación del capital circulante en 92,7 millones de euros, resulta principalmente de la variación positiva en “Acreedores y otras cuentas a pagar” por importe de 116,3 millones de euros y de la variación negativa en el epígrafe “Deudores y otras cuentas a cobrar” por importe de 18,8 millones de euros.

La variación generada en “Acreedores y otras cuentas a pagar” (116,3 millones de euros) viene originada principalmente por el aumento de los saldos pendientes de pago a acreedores por prestación de servicios en aproximadamente 78 millones de euros. Asimismo, por el aumento de los anticipos recibidos de clientes y de las

provisiones por incentivos al tráfico a corto plazo, todo ello consecuente con la recuperación de la actividad del Grupo.

Respecto a la variación de "Deudores y otras cuentas a cobrar" (-18,8 millones de euros) es consecuencia principalmente del aumento de los saldos pendientes de cobro al cierre del ejercicio derivado del mayor volumen de negocio habido en el periodo.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión el flujo de efectivo ha sido negativo en 664,16 millones de euros. Refleja principalmente los pagos por adquisiciones y reposiciones de inmovilizado no financiero relativos a la infraestructura aeroportuaria, que han ascendido a 728,1 millones de euros, según se detalla en el capítulo 5 (Inversiones).

Adicionalmente, dentro de las actividades de inversión se recogen "Cobros por otros activos financieros" por importe de 45,6 millones de euros, que incluyen principalmente disposiciones de inversiones financieras de ANB por importe de 40,2 millones de euros.

Asimismo, se reflejan 26,7 millones de euros de dividendos recibidos de las empresas asociadas.

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las principales variaciones del efectivo utilizado en actividades de financiación corresponden a la amortización de deuda con entidades de crédito por importe de 836,7 millones de euros, de los que 650 millones de euros se amortizaron con objeto de reducir el coste financiero (ver apartado 6.2 Evolución de la deuda financiera).

La amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE (como entidad co-prestataria con diversas entidades financieras) de acuerdo al calendario de amortización establecido ha ascendido a 535,8 millones de euros.

Adicionalmente, el Grupo ha dispuesto de financiación con entidades de crédito por un importe total de 309,2 millones de euros de los que 124,0 millones de euros corresponden a préstamos dispuestos por ANB.

En el primer semestre de 2022, se produjeron cobros por importe de 54,9 millones de euros correspondientes a la emisión de notas comerciales por parte de ANB que han sido amortizadas en el tercer trimestre del año.

En los epígrafes "Otros cobros" y "Otros pagos" se recogen cobros por importe de 85,7 millones de euros y pagos por importe de 106,69 millones de euros procedentes principalmente de la constitución y de las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio.

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que está expuesto el Grupo en su actividad operativa y financiera están descritos en la nota 3. Gestión de los riesgos operativos y financieros de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022.

En el ámbito de los riesgos operativos, se explican los riesgos derivados del entorno macroeconómico, de la invasión de Ucrania por parte de Rusia, de la pandemia de COVID-19, los riesgos regulatorios y de explotación.

Respecto al entorno macroeconómico, la recuperación del tráfico de los aeropuertos gestionados por el Grupo Aena puede verse afectada como consecuencia de una combinación de los efectos persistentes relacionados con la pandemia, el aumento de las tasas de interés, los riesgos geopolíticos y las incertidumbres sobre los desarrollos futuros.

La invasión de Ucrania por parte de Rusia está teniendo en España menor repercusión que en el conjunto de Europa debido a diversos factores, como su situación geográfica o la menor dependencia de las exportaciones de Rusia. Hasta la fecha de formulación de las cuentas anuales consolidadas, el impacto más relevante para la Sociedad derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica es consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica.

Las circunstancias derivadas de la COVID-19 afectaron drásticamente a la actividad del Grupo durante los años 2020, 2021 debido al establecimiento de restricciones a la movilidad, las cuales se fueron modulando en función de su evolución. En este contexto, el sector aéreo y, en concreto, los aeropuertos gestionados por el Grupo Aena, sufrieron una reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros desde el inicio de la pandemia sin precedentes históricos que parece superada en 2022, cuando se han alcanzado niveles de tráfico muy cercanos a los niveles previos a la pandemia.

Dentro del ámbito operativo también se recogen los riesgos regulatorios asociados al sector regulado en el que opera el Grupo, en el que cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera.

Asimismo, se identifican los distintos factores de riesgos de explotación que pueden afectar a la actividad al estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos.

Respecto a los principales riesgos financieros, la operativa del Grupo 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 su rentabilidad financiera. En determinados casos, el Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

En el ámbito de los riesgos derivados del cambio climático el Grupo está expuesto a sus efectos, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía. 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, reducción de la demanda u otros aspectos relacionados con el uso de combustible sostenible en aviación (SAF).
- Grado de implantación de las medidas relacionadas con la acción climática y la sostenibilidad contempladas en el Plan de Acción Climático de la compañía, tendentes a establecer un modelo económico descarbonizado y sostenible en los aeropuertos de la red, en un contexto de creciente presión por parte de inversores y de la sociedad en su conjunto.
- Resiliencia de las infraestructuras y operativa de los aeropuertos ante eventos asociados al cambio climático, desastres naturales y condiciones meteorológicas extremas y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo.
- Limitaciones parciales o totales a la operativa, la capacidad y el desarrollo necesario de los aeropuertos originadas por motivos medioambientales o derivadas del cumplimiento de la normativa medioambiental existente o futura.
- Destinos que pierden atractivo para los visitantes, por cambios en las preferencias y comportamientos del consumidor, por la estigmatización del sector, por políticas de desincentivación y restricción de vuelos domésticos en las rutas donde exista una alternativa de tren de alta velocidad, por una posible imposición de una nueva ecotasa al precio de los billetes, entre otros.
- Un marco de políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas.

Al elaborar las previsiones de tráfico tenidas en cuenta en la realización de los tests de deterioro, el Grupo ha analizado los principales riesgos, incertidumbres y factores que afectan al tráfico aéreo, destacando el posible impacto de medidas medioambientales.

En los modelos planteados para elaborar las proyecciones de tráfico aéreo, se ha contemplado el riesgo y posible impacto de algunas medidas, que ya se han implantado en otros países europeos, o establecidas en la iniciativa de la UE “Fit for 55”.

El impacto que podrían tener estas medidas en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando, si bien a día de hoy aún no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas.

En la preparación de los estados financieros consolidados del Grupo, la dirección ha tenido en cuenta el impacto del cambio climático en el reconocimiento y medición de activos y pasivos, y la evaluación del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática de Aena. Estas consideraciones no han tenido un impacto significativo en los juicios y estimaciones aplicados en la preparación de la información financiera del ejercicio.

La información anteriormente referida, que se detalla en la nota 3. Gestión de los riesgos operativos y financieros de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2022, se completa con la información del Bloque B del presente informe de gestión consolidado. El apartado 3 (Los riesgos y su gestión) del capítulo introductorio (2022 un año esperanzador) recoge el mapa de riesgos de la actividad del Grupo y el sistema de gestión, el cual está basado en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Comittee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission).

El sistema de riesgos incluye el análisis y la monitorización periódica del mapa de riesgos que se incluye en el apartado 3.2 Riesgos en 2022 del capítulo indicado anteriormente. Tal y como señala, en concreto, a principios del 2022 se llevó a cabo una revisión del Mapa de Riesgos de Aena para incorporar el impacto de los riesgos derivados de la guerra de Ucrania y nuevas medidas mitigadoras asociadas (identificado como riesgo emergente).

Asimismo, es destacable que tal y como se indica en el apartado 2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático (capítulo 2) del Bloque B del presente Informe de gestión consolidado, el mapa de riesgos de la Compañía incluye expresamente los asociados al cambio climático, e incorpora los correspondientes mecanismos de gestión, supervisión y control que a su vez incluyen indicadores y medidas ligadas al cumplimiento del Plan de Acción Climática.

Para el análisis de riesgos y oportunidades, Aena sigue las recomendaciones del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD), considerando diferentes escenarios climáticos para los riesgos físicos y los riesgos de transición según se indican en dicho apartado.

9. Principales litigios

Respecto a los principales litigios a 31 de diciembre de 2022, 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 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. El 21 de junio de 2022 tuvo lugar la celebración de la vista del juicio y en fecha reciente nos ha sido notificada la sentencia del Juzgado de Primera Instancia nº 50 de Madrid, de fecha 16 de septiembre de 2022, que desestima íntegramente la demanda con imposición de costas a la demandante. Esta sentencia no es firme y frente a la misma CEMUSA ha interpuesto recurso de apelación. Se considera que el riesgo es remoto.

En segundo lugar, y como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, las autoridades sanitarias han venido adoptando 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, 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 los mismos, algunos arrendatarios plantearon reclamaciones con base en 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.

Desde la fecha de inicio de la controversia judicial hasta el cierre del ejercicio, han sido notificadas 82 demandas y se han dictado 26 sentencias: 22 estimatorias parciales de las pretensiones de los demandantes, 2 estimatorias total y 2 desestimatorias..

Con fecha 3 de octubre de 2021 entró en vigor la Disposición Final Séptima de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera. La norma contiene una regulación por la que se modifican automática y retroactivamente los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por Aena con el fin de conseguir el reequilibrio de los contratos vigentes.

La DF7, por tanto, es una norma aplicable a gran parte de los contratos de arrendamiento objeto de los diferentes procedimientos judiciales que se están tramitando, pues éstos tienen por finalidad esa misma modificación de los contratos en aplicación de la cláusula "rebus sic stantibus". Por ello, la DF7 necesariamente debe ser considerada por los diferentes órganos judiciales para resolver la citada controversia judicial. Sin embargo, Aena, tras consultar con profesionales del Derecho de reconocido prestigio, entiende que la DF7 es inconstitucional, por lo que no debe ser aplicada por los jueces y tribunales para resolver los conflictos judicializados.

Puesto que Aena carece de legitimación para la interposición de un recurso de inconstitucionalidad contra la DF7, tan sólo podrá hacer valer su inconstitucionalidad mediante las correspondientes cuestiones de inconstitucionalidad en el marco de los procesos judiciales en los que su aplicación resulte determinantes para el fallo. El planteamiento de la cuestión de inconstitucionalidad no es un derecho de la parte que la plantea, sino una facultad del juez o tribunal. En el presente caso, su planteamiento, habida cuenta del impacto de la DF7 en los casos en curso, debido a los ingresos dejados de percibir por Aena, estaría sólidamente justificado.

A consecuencia de lo expuesto y respecto a los litigios en curso, Aena está solicitando al órgano judicial que, previo a resolver la cuestión de fondo en discusión, plantee una cuestión de inconstitucionalidad al amparo del art. 35 Ley Orgánica del Tribunal Constitucional. Hasta el 31 de diciembre de 2022, se ha solicitado en 56 procedimientos, pero de las resoluciones que hasta esta fecha se han notificado al respecto, ningún órgano judicial ha elevado aún la cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional, aunque la petición puede volverse a reproducir en posteriores instancias.

Si el órgano judicial accediera a lo solicitado suspenderá la resolución del procedimiento y elevará una cuestión de inconstitucionalidad al Tribunal Constitucional. Una vez planteada una cuestión de inconstitucionalidad en cualquiera de los procedimientos judiciales pendientes, lo razonable sería que el resto de juzgados y tribunales eleven nuevas cuestiones o que los asuntos no se resuelvan hasta que el Tribunal Constitucional haya decidido sobre la constitucionalidad de la ley.

De las 26 sentencias a las que anteriormente se hizo referencia, 22 de ellas se han dictado tras la entrada en vigor de la DF7 y 20 reconocen la aplicación de este precepto, básicamente por entender que con su entrada en vigor ha quedado sin efecto la necesidad de resolver sobre si ha existido un cambio de circunstancias en el contrato que pudieran motivar una estimación de la demanda en orden a reequilibrar las condiciones económicas del contrato. Las dos sentencias que no aplican la DF7, una hace una similitud de la norma acotando al 2020 y 2021 el ajuste de la renta y otra no se

pronuncia expresamente sobre esta cuestión (arrendamiento destinado a la actividad de cambio de moneda), y ajusta la renta a una tasa de esfuerzo del 12%.

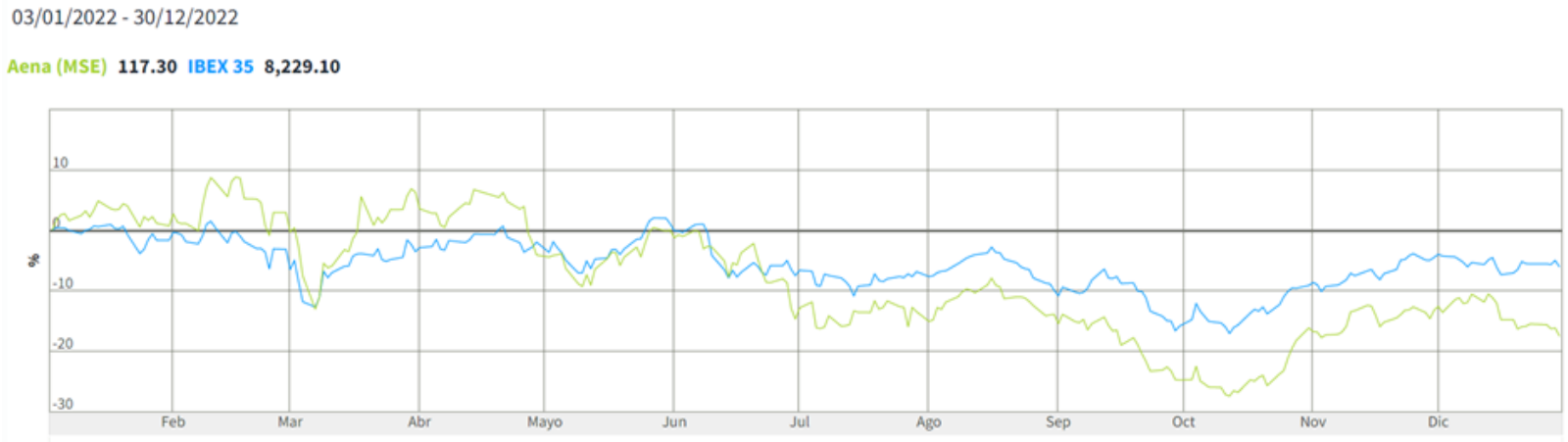
Además, 9 juzgados de instancia han dictado autos de archivo por considerar que tras la entrada en vigor de la DF7 se alcanza el pretendido equilibrio contractual perseguido por la parte actora, dándose satisfacción a sus pretensiones y dan por terminado los procedimientos por carencia sobrevenida de objeto de la demanda. Todos estos autos han sido recurridos por Aena.

De las sentencias que han sido recurridas en apelación, se han resuelto cuatro recursos. Aena ha interpuesto recurso de casación ante el Tribunal Supremo en tres de ellos. La sentencia de 19 de mayo de 2022 de la Audiencia Provincial de Madrid (ZEA RETAIL) que estima el recurso de apelación de Aena, al declarar que no cabe la aplicación de la “rebus sic stantibus” a contratos ya extinguidos, es firme.

En todo caso, debe tenerse en cuenta que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios no conllevarían contingencias por importe significativo para Aena. A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales consolidadas, el Grupo estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios podrían llegar a suponer como máximo entre 30 o 40 millones de euros.

10. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 103,15 euros y un máximo de 154,65 euros. Ha cerrado el ejercicio en 117.30 euros, lo que implica una caída del precio de la acción del 15,5% desde el 31 de diciembre de 2021. En el mismo período, el IBEX35 ha acumulado una pérdida del 5,6%.



Principales datos de la evolución de la acción de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid

31/12/2022	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	42.898.121
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	166.919
Capitalización €	17.595.000.000
Precio de cierre €	117,30
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	49%
Free Float (acciones)	73.500.000

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2022 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.

11. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de diciembre y hasta la fecha de formulación de las Cuentas Anuales, se han producido los siguientes hechos relevantes:

- Con fecha 27 de febrero el Consejo de Administración de Aena ha aprobado la adjudicación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

  Los resultados del concurso muestran un incremento del 32% en 2023 en la RMGA de adjudicación sobre la RMGA del año 2019 de los contratos anteriores. Asimismo, el porcentaje de renta variable medio ha aumentado respecto al porcentaje en 2019 desde el 31,2% al 32,2% en 2023 .

  La nueva oferta ocupará cerca de 20.000 m².

- Se ha aprobado la aplicación de un nuevo programa de incentivos para las próximas temporadas de verano e invierno para la recuperación del tráfico de pasajeros.

- Conforme al pliego de la licitación, BOAB debe constituirse con un capital social mínimo de 1.639,2 millones de reales brasileños, y una vez que se suscriba el contrato de concesión BOAB deberá realizar el pago de la oferta económica a ANAC por importe 2.450 millones de BRL, ajustado al IPCA. Por este motivo, con fechas 26 de enero y 6 de febrero de 2023 el Grupo efectuó el desembolso de un total de 650 millones de euros de una línea de financiación para cubrir parcialmente dichos compromisos. El resto del importe se cubrirá con liquidez del Grupo.

- Con fecha 24 de febrero de 2023, Aena S.M.E., S.A. ha recibido una notificación de la CNMC en la que le informa de la presentación por parte de Ryanair de un recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional contra la resolución de la CNMC de 15 de diciembre de 2022 en la que este organismo resolvía sobre el conflicto planteado por la propia Ryanair, ALA e IATA contra la propuesta de actualización de las tarifas aeroportuarias para 2023.

  En el momento de formular las cuentas anuales consolidadas, la Sociedad desconoce el contenido del recurso. No obstante, dado que el mismo está referido a las tarifas aeroportuarias aprobadas por la CNMC para 2023, los Administradores estiman que, en ningún caso, afectaría a las presentes cuentas consolidadas anuales del ejercicio 2022.

12. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

Además de la información financiera preparada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), la información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la European Securities and Markets Authority (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF-UE.

Las medidas de rendimiento incluidas en este apartado calificadas como MAR y medidas no-NIIF-UE se han calculado utilizando la información financiera del Grupo, pero no están definidas ni detalladas en el marco de información financiera aplicable.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se han utilizado para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo. El Grupo considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE son de utilidad para la Dirección y los inversores puesto que facilitan la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos. Aunque se considera que estas MAR y medidas no-NIIF-UE permiten una mejor valoración de la evolución de los negocios del Grupo, esta información debe considerarse sólo como información adicional, y en ningún caso sustituye a la información financiera preparada según las NIIF. Además, la forma en que el Grupo Aena define y calcula estas MAR y las medidas no-NIIF-UE puede diferir de la forma en que son calculadas por otras compañías que usan medidas similares y, por lo tanto, pueden no ser comparables.

Las MAR y medidas no-NIIF-UE utilizadas en este documento pueden ser categorizadas de la siguiente manera:

Medidas del rendimiento operativo

EBITDA o EBITDA reportado

El EBITDA (“Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortization”) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero, el impuesto sobre las ganancias y las amortizaciones. Se calcula como el Resultado de explotación más las amortizaciones. Al prescindir de las magnitudes financieras y tributarias, así como de gastos contables de amortización que no conllevan salida de caja, es utilizado por la Dirección para evaluar los resultados operativos de la compañía y sus segmentos de negocio a lo largo del tiempo, permitiendo su comparación con otras compañías del sector.

En el apartado 5.1 de la presente nota, relativo a la información financiera por segmentos de negocio, se indica que el Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA.

Margen de EBITDA

El Margen de EBITDA se calcula como el cociente del EBITDA entre el total de ingresos y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa y de sus líneas de negocio.

Margen de EBIT

El Margen de EBIT se calcula como el cociente del EBIT entre el total de ingresos. El EBIT (“Earnings Before Interest, and Taxes) es un indicador que mide el margen de explotación de la empresa antes de deducir el resultado financiero y el impuesto sobre las ganancias y se utiliza como medida de rentabilidad de la empresa.

OPEX

Se calcula como la suma de Aprovisionamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación y se utiliza para gestionar los gastos operativos o de funcionamiento.

Medidas de la situación financiera

Deuda Financiera Neta

La Deuda Financiera Neta es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía.

Se calcula como el total de la “Deuda Financiera” (Deuda financiera no corriente+ Deuda Financiera corriente) que figura en el Estado de situación financiera consolidado adjunto menos el “Efectivo y equivalentes al efectivo” que también figura en dicho estado de situación financiera.

La definición de los términos que se incluyen en el cálculo es la siguiente:

– Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:

- préstamos, créditos y descuentos comerciales;
- cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
- cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
- los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y
- cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.

Efectivo y equivalentes al efectivo

Definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 "Estado de flujos de efectivo".

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

Se calcula como el cociente de la Deuda Financiera Neta entre el EBITDA para cada período de cálculo. En el caso de que el período de cálculo sea inferior al anual, se tomará el EBITDA de los últimos 12 meses.

El Grupo hace un seguimiento de la estructura de capital en función de esta ratio de endeudamiento.

La conciliación numérica entre la partida de línea más directamente conciliable, total o subtotal, presentada en los estados financieros y la MAR utilizada se presenta a continuación:

Medidas alternativas de rendimiento (miles de euros y %)	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021[1]	31 de diciembre de 2020[1]
EBITDA	2.078.853	90.963	666.375
Resultado de explotación	1.283.678	-705.656	-140.488
Amortizaciones	795.175	796.619	806.863
DEUDA FINANCIERA NETA	6.242.915	7.446.347	7.030.924
Deuda financiera no corriente	7.158.001	7.191.948	7.116.554
Deuda financiera corriente	658.437	1.721.196	1.139.248
Efectivo y equivalentes al efectivo	-1.573.523	-1.466.797	-1.224.878
EBITDA	2.078.853	90.963	666.375
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	3,0 x	81,9 x	10,6 x
Deuda Financiera Neta	6.242.915	7.446.347	7.030.924
EBITDA	2.078.853	90.963	666.375
OPEX	2.090.730	1.494.797	1.333.290
Aprovisionamientos	163.029	158.481	153.987
Gastos de personal	514.588	459.799	456.876
Otros gastos de explotación	1.413.113	876.517	722.427

(1) Cifras reexpresadas.

Medidas alternativas de rendimiento: Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021[1]	31 de diciembre de 2020[1]
DEUDA NETA	5.791.162	6.931.567	6.540.411
Deuda financiera no corriente	6.577.780	7.076.122	6.986.468
Deuda financiera corriente	648.786	1.238.514	695.208
Efectivo y equivalentes al efectivo	-1.435.404	-1.383.069	-1.141.265
EBITDA últimos 12 meses	1.896.927	141.843	761.130
Resultado de explotación	1.174.421	-577.283	36.189
Amortizaciones	722.506	719.126	724.941
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	3,1x	48,9x	8,6x

(1) Cifras reexpresadas.

BLOQUE B

Informe de sostenibilidad

Estado de la Información
No Financiera Consolidado (EINF)

1. Modelo de Gobierno Sostenible (GRI 3-3)

Operador aeroportuario de referencia

51%
de participación por Enaire (accionista mayoritario)

Aena forma parte del Ibex 35

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

Órganos de Gobierno

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

15 consejeros
(46,66% independientes)

40% de mujeres
en el Consejo de Administración

Durante 2022, los asuntos ESG han estado presentes en la agenda del Consejo

Formulación del EINF
Informe Actualizado del Plan de Acción Climática del año 2021.
Revisión de la Política de Derechos Humanos y la Política integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, seguridad y salud.
Aprobación del Plan Estratégico 2022-2026, el cual establece objetivos en materia ESG, entre otros.
Formación en materia de sostenibilidad para Consejeros.

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

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

Protección de datos

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

En 2022, no se han detectado brechas de seguridad de datos personales y se han atendido los ejercicios de derechos recibidos de los interesados

Finanzas sostenibles

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

36,6% de ingresos alineado según la Taxonomía
28,8% de CapEx alineado según la Taxonomía
33,4% de OpEx alineado según la Taxonomía

Compromiso con los ODS

8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO
9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA
10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES
11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES
16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS

Aena lleva a cabo su actividad apoyada en un modelo de gobierno robusto que, a su vez, está sustentado en un conjunto de políticas, procedimientos y herramientas internas que toman como referencia las mejores prácticas en materia de gobierno corporativo, cumpliendo con la normativa aplicable a la vez que garantiza la generación de valor para los grupos de interés.

1.1. Estructura de capital y organización

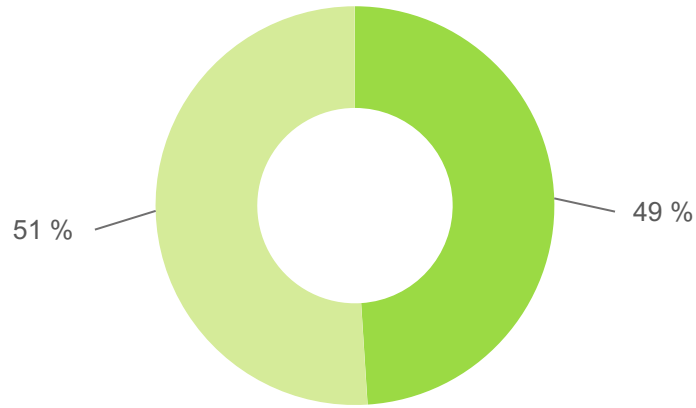
1.1.1. Estructura de la propiedad

(GRI 2-1; 201-4)

Aena es una sociedad mercantil estatal configurada como una sociedad anónima que, en 2019 se posicionaba como el primer operador del mundo por volumen de pasajeros. Su accionista mayoritario es ENAIRE (Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) con un 51% de la participación, siendo el 49% restante de cotización libre (free float). Cotiza, desde el 11 de febrero de 2015, en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, formando parte del IBEX-35 desde junio de 2015.

El capital social de Aena asciende a 1.500.000.000 euros, representado por 150.000.000 acciones, de 10 euros de valor nominal cada una de ellas, totalmente suscritas y desembolsadas. La totalidad de las acciones pertenecen a una única clase y serie y confieren a sus titulares los mismos derechos y obligaciones.Para obtener mayor información sobre el accionariado de Aena, se puede consultar el apartado de Participaciones Significativas y Autocartera de la web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV[1]).

Aena es la sociedad dominante de un grupo integrado por varias sociedades dependientes y participadas con presencia nacional e internacional.



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

[1] Ver capítulo "Enlaces de interés."

Accionistas significativos (a 31 de diciembre de 2022)

	% DE DERECHOS DE VOTO ATRIBUIDOS A LAS ACCIONES			% DE DERECHOS DE VOTO A TRAVÉS DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	% DE DERECHOS DE VOTO TOTAL
DENOMINACIÓN	**% TOTAL (A)**	**% DIRECTO**	**% INDIRECTO**	**% (B)**	**% (A+B)**
BLACKROCK INC.	3,016	0,000	3,016	0,055	3,071
ENAIRE	51,000	51,000	0,000	0,000	51,000
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	2,968	0,000	2,968	3,607	6,575
THE CHILDREN'S INVESTMENT MASTER FUND	0,000	0,000	0,000	3,607	3,607
VERITAS ASSET MANAGEMENT LLP	3,024	0,000	3,024	0,000	3,024

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

1.1.2. Órganos de gobierno

(GRI 2-9; 3-3)

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, el cual a su vez está respaldado por la Comisión de Auditoría, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y la Comisión Ejecutiva.

El buen modelo de gobernanza permite a la Compañía generar valor en el corto, medio y largo plazo para todos sus grupos de interés.
La gestión y el control de Aena están distribuidos entre la Junta General de Accionistas, el Consejo de Administración y sus comisiones.

Las herramientas de Gobierno Corporativo dan cumplimiento a las mejores prácticas y recomendaciones nacionales e internacionales, entre ellas el Código de Buen Gobierno de la CNMV.

- Estatutos Sociales.
- Reglamento del Consejo de Administración.
- Reglamento de la Junta General de Accionistas.
- Reglamento Interno de Conducta en el Mercado de Valores.
- Política de selección de candidatos a consejeros.
- Política de gobierno corporativo.
- Código de Conducta.
- Política de cumplimiento normativo.
- Política contra la corrupción y el fraude.
- Política general de comunicación de la información económico - financiera, no financiera y corporativa de Aena.
- Política de comunicación y contacto con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto.
- Política de control y gestión de riesgos.
- Política fiscal corporativa.
- Principios de la Red Internacional de Gobierno Corporativo ICGN.
- Principios de Gobierno Corporativo de la OCDE.
- Código de Buen Gobierno de la CNMV.
- Ley de Sociedades de Capital, Ley del Mercado de Valores y demás legislación española aplicable.
- Guía Técnica 3/2017 sobre Comisiones de Auditoría de entidades de interés público de la CNMV.
- Guía Técnica 1/2019 sobre Comisiones de Nombramientos y Retribuciones de entidades de interés público de la CNMV.
- Política de Sostenibilidad.
- Política de seguridad de la información.
- Política de relaciones con los Grupos de Interés.
- Política de derechos humanos.
- Política de datos.

Junta General de Accionistas

(GRI 2-29)

La Junta General de Accionistas es el órgano social 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 aspectos que considere necesario el Consejo de Administración.

Las reglas de organización y funcionamiento están publicadas en los Estatutos Sociales de Aena (artículos 11 a 28, ambos inclusive) y en el Reglamento de la Junta General de Accionistas. Según se recoge en dichos documentos, los accionistas tienen, entre otros, el derecho de completar el orden del día, de información con carácter previo a la celebración de la Junta General, de asistencia y representación, de delegación de la representación en las entidades intermediarias, de voto a distancia, de información durante la Junta General de Accionistas o de votación separada de los asuntos del día. En 2022 se ha procedido a la modificación de los Estatutos Sociales y el Reglamento de la Junta General de Accionistas con el fin de incorporar el nuevo régimen de Operaciones Vinculadas introducido por la Ley 5/2021, y otras normas financieras en lo que respecta al fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas en las sociedades cotizadas, resultando también necesario adecuar el contenido del Reglamento del Consejo de Administración de Aena a lo dispuesto en la citada Ley.

Aena incorpora diferentes mecanismos para facilitar la asistencia, participación, comunicación e interrelación con todos los accionistas y garantizar sus derechos, como el voto anticipado a distancia, la retransmisión en directo de la Junta General de Accionistas a través de la página web corporativa o la posibilidad de asistencia y celebración por medios telemáticos.

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 de la propia sociedad.

JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS 2022 (JGA 2022)

Celebrada el 31 de marzo en primera convocatoria **(GRI 2-10; 2-14; 2-16; 2-20)**[2]

Mínimo de acciones para la asistencia a la Junta: 1

Asistencia y participación: 87,635% del capital
(0,457% más que en 2021)

Porcentaje medio de votos a favor en la aprobación de acuerdos: 97% (98,82% en 2021)

Principales características de la JGA 2022

La Junta General de Accionistas se ha celebrado en modalidad mixta, favoreciendo tanto la asistencia presencial como telemática, tal y como se prevé en el artículo 15.8 de los Estatutos Sociales y en el artículo 11.6 del Reglamento de la Junta General de Accionistas de la Sociedad.

La JGA se ha retransmitido en directo en la página web de la Compañía, fomentando el diálogo abierto y la intervención.

Resumen de los acuerdos aprobados por la Junta General de Accionistas 2022

Estado de la Información No Financiera (EINF) del ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2021, parte integrante del Informe de Gestión consolidado, conforme fue formulado por el Consejo de Administración en su reunión de día 22 de febrero de 2022.

Designación del auditor de cuentas externo para el ejercicio 2023.

Ratificación del nombramiento de D. Raúl Míguez Bailo y D. Manuel Delacampagne Crespo como Consejeros Dominicales, la reelección de D. Maurici Lucena Betriu (Presidente y Consejero Delegado) con la categoría de Consejero Ejecutivo y el nombramiento Dª. Eva Ballesté Morillas con la categoría de Consejera Dominical.

Modificación de los Estatutos Sociales para la introducción de mejoras técnicas y para incorporar otras modificaciones introducidas por la Ley 5/2021.

Votación, con carácter consultivo, del Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros correspondiente al ejercicio 2021 (que obtuvo un porcentaje de votos a favor del 95,531%) y del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática (2021- 2030).

La Junta General de Accionistas es también el órgano responsable de la aprobación de la información no financiera de Aena como, por ejemplo, la aprobación del Estado de Información No Financiera correspondiente al ejercicio 2021 y la votación con carácter consultivo del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática y del Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros.

DERECHOS DE LOS ACCIONISTAS

One share, one vote

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

Todos los accionistas son tratados en igualdad de condiciones.

Derecho a convocar

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

Derecho a intervenir o solicitar información

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

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

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

Derecho de asistencia

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

[2] La convocatoria de la Junta General de Accionistas de Aena realizada a fecha de 31 de marzo, y la documentación correspondiente, fue puesta a disposición de los diferentes grupos de interés con más de un mes de antelación, incluyendo toda la información relevante (fecha, formato, lugar de celebración, puntos de orden del día, documentación complementaria). Además, en dicha convocatoria, se incluían las instrucciones a seguir para permitir la asistencia telemática a la JGA y garantizar el correcto ejercicio de los derechos en tiempo real, así como acreditar la identidad de los accionistas y representantes, estableciendo los procedimientos necesarios para asegurar la seguridad y eficiencia. Puede consultarse en la web de la Compañía, cuyo enlace se encuentra disponible en el capítulo “Enlaces de interés” de este documento.

Comunicación con accionistas
(GRI 2-29)

A través de diferentes foros o iniciativas, Aena mantiene una interrelación continua con los accionistas. Estas iniciativas incluyen presentaciones de resultados, conferencias y *roadshows*. Los principales canales de relación son vía telefónica, el portal de relación con inversores de la web corporativa o el correo electrónico de la Oficina de Atención a Accionistas e Inversores (ir@aena).

Estas relaciones se articulan en torno a una serie de principios y compromisos que guían la actuación de la compañía que se recogen, principalmente, en:

- La Política de comunicación y contacto con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto de Aena, que faculta al Consejo de Administración a gestionar y controlar al más alto nivel la información facilitada a los accionistas, inversores institucionales y al mercado en su conjunto, tutelando, protegiendo y facilitando el ejercicio de sus derechos e intereses en el marco de la defensa del interés social. También define los principios y estándares de estas condiciones, tales como asegurar la transparencia, autenticidad, inmediatez, igualdad, uniformidad, consistencia, exhaustividad y simetría de la difusión de la información en el ejercicio y reconocimiento de los derechos de los accionistas o el tratamiento de sus derechos legales y así sucesivamente.
- La Política general de comunicación de la información económico-financiera, no financiera y corporativa con el objeto de:
  - Crear principios y alineamientos que plasmen los valores de la empresa y promover un sistema de relación con los grupos de interés basado en la transparencia, el diálogo, la construcción de confianza y la creación de valor compartido.
  - Velar por que la calidad de la información económico-financiera, no financiera y corporativa proporcionada al mercado que refleje todos los aspectos materiales de manera justa y equilibrada, cumpliendo con la legislación aplicable y las buenas prácticas de gobierno corporativo.

Durante 2022 cabe destacar la realización de 9 conferencias y 8 *roadshows,* junto con la presentación en noviembre del Plan Estratégico 2022-2026 (26 conferencias y 16 *roadshows* de manera telemática en 2021). Las principales áreas de interés han sido la evolución del tráfico aéreo ante las incertidumbres macroeconómicas, las tensiones inflacionistas y su impacto en la base de costes, la evolución de los ingresos comerciales, así como las cuestiones ESG, que han ido ganando creciente protagonismo.

El Consejo de Administración

El máximo órgano de administración y representación de Aena es el Consejo de Administración, estando facultado para realizar cualquier acto o negocio jurídico de administración y disposición, por cualquier título jurídico, salvo los reservados por la Ley, los Estatutos Sociales o el Reglamento de la Junta General de Accionistas, a la competencia exclusiva de la Junta General de Accionistas. Además, se configura como un órgano para la supervisión y control, desempeñando sus funciones con unidad de propósito e independencia de la dirección y proporcionando el mismo trato a todos sus accionistas.

Su máxima premisa es el interés social de Aena, entendido este 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, encomendando la gestión ordinaria de los negocios.

Como órgano de supervisión y control de la actividad de Aena 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, adoptar las decisiones procedentes sobre las operaciones empresariales y financieras de especial relevancia y la determinación de la estrategia fiscal o la supervisión de los sistemas internos de información y control, entre otros[3]. Asimismo, tiene la facultad indelegable de aprobar el plan estratégico o las políticas en materia de sostenibilidad de Aena.

De acuerdo a su Reglamento, encomienda la gestión ordinaria de los negocios de Aena al equipo de dirección y a los órganos ejecutivos correspondientes. Adicionalmente, el Consejo de Administración tiene constituidas la Comisión Ejecutiva, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, la Comisión de Auditoría y la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática.

En cuanto al compromiso de Aena con sus accionistas, el Consejo de Administración desarrolla su actividad conforme a unas reglas 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 que respetan las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas de la CNMV.

A cierre de 2022, D. Maurici Lucena Betriu es Presidente y Consejero Delegado (artículo 39.2 de los Estatutos y 15.2 del Reglamento del Consejo) y, como tal, ejecuta los acuerdos del propio Consejo de Administración, tiene delegadas todas las facultades que legal y estatutariamente resultan delegables y garantiza el eficaz funcionamiento del Consejo de Administración (funciones

[3] 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. Los enlaces a dichas normas se encuentran disponibles en el capítulo “Enlaces de interés.” Como establece su 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.

recogidas en el artículo 15 del Reglamento del Consejo). Por otra parte, el Consejo está compuesto también por Consejero Dominicales y Consejeros Independientes que han sido seleccionados atendiendo a su honorabilidad, idoneidad, solvencia, competencia, experiencia, cualificación, formación, disponibilidad, dedicación y compromiso. Especialmente, en lo que respecta a los Consejeros Independientes, éstos son elegidos siempre y cuando puedan desempeñar sus funciones sin verse condicionados por relaciones con Aena o su Grupo, sus accionistas significativos o sus directivos.

En total, el Consejo de Administración de Aena está compuesto por 15 miembros, cuyos perfiles aportan diversidad de conocimientos, capacidades, edades, orígenes, experiencias y género para aportar valor real a Aena desde la integridad y la transparencia.

En 2022, Aena ha reforzado el Consejo de Administración con la incorporación de nuevos perfiles con experiencia en materias ESG.

Liderazgo e independencia
(GRI 2-11)

En Aena, el Presidente y Consejero Delegado, Maurici Lucena, es el responsable del eficaz funcionamiento del Consejo de Administración. Sus funciones se encuentran recogidas en el artículo 15 del Reglamento del Consejo.

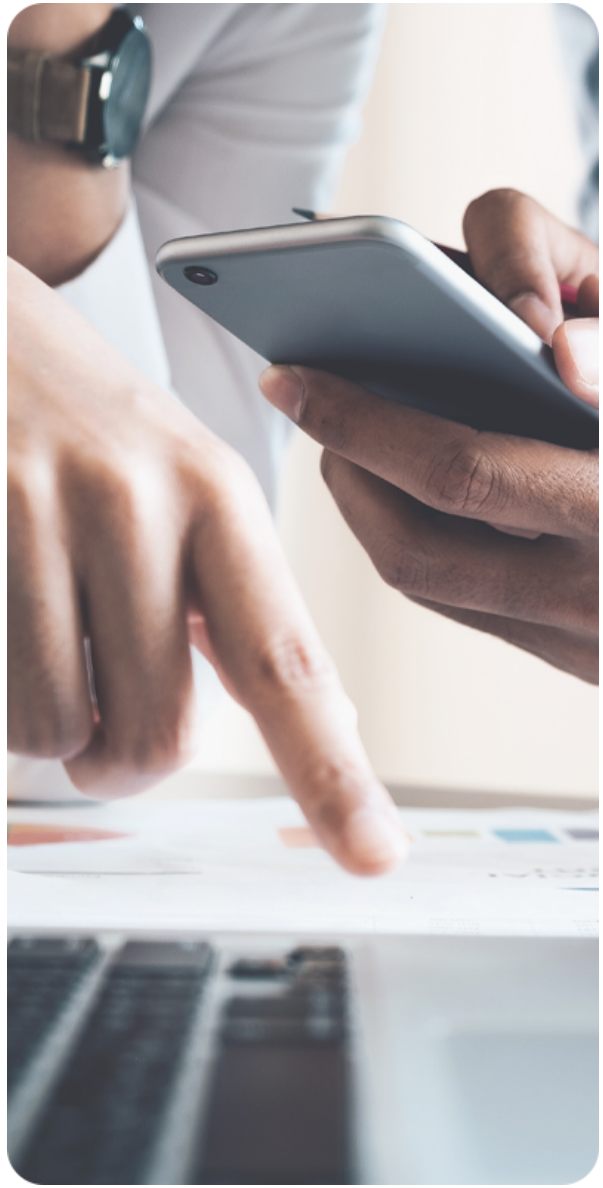
Por su parte, el Consejero Coordinador, Jaime Terceiro, elegido entre los Consejeros Independientes, tiene encomendada las funciones de coordinar y reunir a los Consejeros no ejecutivos y mantener el contacto con los inversores y accionistas.

Asimismo, está especialmente facultado para solicitar la convocatoria del Consejo de Administración o la inclusión de nuevos puntos en el Orden del Día de un Consejo ya convocado, así como presidir el Consejo de Administración en ausencia del Presidente y coordinar su plan de sucesión.

En cuanto a las comisiones del Consejo de Administración, a excepción de la Comisión Ejecutiva, todas ellas están formadas por Consejeros no Ejecutivos, siendo la mayoría independientes. En este sentido, el Reglamento del Consejo de Administración establece los requisitos para que un Consejero pueda ostentar la categoría de Independiente.

Entre ellas, se establece que no podrá ser Consejero Independiente[4]:

- Quienes hayan sido empleados o Consejeros Ejecutivos de sociedades del Grupo Aena, salvo que hubieran transcurrido 3 o 5 años, respectivamente, desde el cese en esa relación.
- Quienes perciban de Aena o del Grupo Aena cualquier cantidad o beneficio por un concepto distinto de la remuneración de Consejero.
- Quienes sean o hayan sido durante los últimos 3 años socios del auditor externo o del responsable del informe de auditoría, ya se trate de la auditoría de la Sociedad o de cualquier otra sociedad de su grupo durante dicho período.
- Quienes mantengan, o hayan mantenido durante el último año, una relación de negocios con la Sociedad o con cualquier sociedad de su grupo, ya sea en nombre propio o como proveedor de bienes o servicios, y la de asesor o consultor.
- Quienes hayan sido Consejeros durante un periodo continuado superior a 12 años.



[4] Art. 8.5 del Reglamento del Consejo de Administración.

Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2022) (GRI 2-9; 405-1)[5]

Promueve la participación constructiva de accionistas, garantizando siempre un tratamiento igualitario, así como de los diferentes grupos de interés, en materia de sostenibilidad y gobernanza; integra la sostenibilidad, en su vertiente social, ambiental y de gobierno corporativo, como base de las actuaciones de Aena; supervisa la evaluación y gestión de riesgos, y la integridad de los sistemas de reporte, para garantizar la creación de valor sostenible, entre otros.

40% Mujeres (6 de 15 integrantes)	3,47 años plazo medio de mandato	53,93 años: edad media del Consejo (20% entre 25 y 45 años, 80% superiores a 45 años)	1 Consejero Coordinador (*Lead independent Director*)	9 Consejeros con experiencia en el sector, 13 con experiencia financiera
Nº reuniones del Consejo: 15 98,22% asistencia 2 reuniones del Consejero Coordinador con los Consejeros independientes	6 Consejeros son miembros de Consejos de Administración en otras entidades[6]	Autoevaluación anual del desempeño del Consejo de Administración. Cada 3 años, evaluación externa	Elección individual de los miembros del Consejo[7]	Duración del cargo: 4 años[8]

	Presidente y Consejero Delegado	Consejero Ejecutivo	7 Consejeros independientes 46,67% Consejeros Independientes							6 Consejeros dominicales 40% dominicales					
	Maurici Lucena	**Javier Marín**	**Irene Cano**	**Leticia Iglesias**	**Tomás Varela**	**Amancio López**	**Jaime Terceiro** Consejero Coordinador	**Juan Río**	**María del Coriseo González-Izquierdo**	**Angélica Martínez**	**Pilar Arranz**	**Manuel Delacampagne**	**Juan Ignacio Díaz**	**Raúl Míguez**	**Eva Ballesté**
Sexo	Hombre	Hombre	Mujer	Mujer	Hombre	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer	Mujer	Mujer	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer
Año de nombramiento	2018	2020	2020	2019	2022	2015	2015	2020	2022	2018	2012	2021	2018	2021	2022
Miembro de otras comisiones expertas	CE (P)		CN (M) CS(P)	CA (P) CS (M)	CA (M) CN (M)	CN (P)	CA (M) CE (M)	CS (M)	CS (M) CN (M)	CE (M)	CS (M) CE (M)	CA (M)		CE (M) CA (M)	CN (M)
Formación	E/F	AE, E/F	E/F	E/F, AUD	E/F	E/F	AE, E/F	E/F, CC/IN	E/F.O	E/F, O	O	E/F, O	E/F	CC/IN	E/F
Experiencia	SF, AD,IT,AER,UN	IT, SF, AUD, AER, INFRA, AD, UN, T, ESG	SF, AUD, IT, ESG, AD	SF, AUD, IT, ESG, AD	SF, AUD, ESG, AD, O	SF, T. AD. ESG, O	SF, AUD, UN, AER, AD	IT, AUD, SF, INFR, AD, ESG	IT. SF. ESG. O	SF, AUD, INFR, AD	AUD, CU, AER, AD, INFR, O	IT, AUD, SF, AD, O	SF, AUD, T, O, UN, AD	AUD, SF, INFR, UN, AD	IT. SF. ESG. O
Consejeros en otras entidades cotizadas (nº)	—	—	—	2[9]	1[10]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
% Asistencia a reuniones del Consejo	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	73 %	100 %	100 %
% Asistencia a reuniones Comisiones[11]	CE: 100%	—	CN:88,8% CS: 100%	CA: 100% CS: 100%	CS: 100%	—	CA: 90% CE: 100%	CS: 100%	CN: 100% CS:100%	CE: 100%	—	CA: 100%	—	CE: 100% CA100%	CN: 100%
Acciones (nº) o (%)	—	340 accs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Miembro de Comisiones: CE: Comisión Ejecutiva; CA: Comisión de Auditoría; CN: Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno; CS: Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática; (M): Miembro; (P): Presidente
Formación: Económica/Financiera : E/F; Auditoría y riesgos: A/R; Asuntos ESG: ESG; Riesgos no 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/Responsabilidad Corporativa: ESG; Turismo: T; Otros: O.

[5] Ver detalle de la composición del Consejo de Administración en 2021 en el Estado de la Información No Financiera de Aena 2021 (enlace disponible en "Enlaces de interés").
[6] 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.
[7] Todos los consejeros fueron elegidos por la JGA a excepción de D. Raúl Míguez Bailo y D. Manuel Delacampagne Crespo, elegidos por el Consejo de Administración por el procedimiento de cooptación, si bien sus nombramientos fueron ratificados en la JGA de 2022, y a excepción de los nombramientos de Dña. María del Coriseo González - Izquierdo y D. Tomás Varela Muiña que, al haberse producido varias vacantes en el seno del Consejo por la dimisión de 2 Consejeros, también fueron elegidos por el procedimiento de cooptación, y serán propuestos para su ratificación en la próxima JGA de 2023.
[8] Tras los primeros 4 años, los Consejeros podrán ser reelegidos siguiendo el procedimiento indicado, por periodos iguales, mientras la JGA no acuerde su separación ni renuncien a su cargo. En el caso de los Consejeros Independientes, su cargo como miembros del Consejo de Administración de la Sociedad no podrá superar los doce años (Art. 11 Reglamento del Consejo). Por último D. Maurici Lucena fue reelegido como Presidente y Consejero Delegado en la JGA de 2022.
[9] Consejera Independiente de ACERINOX, S.A y LAR ESPAÑA REAL ESTATE SOCIMI, S.A.
[10] Consejero Independiente de Finalbion S.L.U y en Juluis Baer Gruppe AG.
[11] Se han celebrado dos reuniones de la Comisión Ejecutiva en 2022.

Selección, nombramiento, reelección y plan de sucesión de Aena

(GRI 2-10)

La Política de Selección de Consejeros garantiza que las propuestas de nombramiento de Consejeros de Aena se respalden en un análisis previo de las necesidades del Consejo de Administración, teniendo como premisa garantizar el equilibrio, la diversidad y la riqueza en la composición y toma de decisiones.

- En relación a la selección de candidatos, el Consejo de Administración realiza un análisis de las necesidades al respecto contando con el asesoramiento e informe de la Comisión de Nombramiento, Retribuciones y Gobierno Corporativo (en adelante, CNRGC), que a su vez cuenta con asesoramiento externo para la selección de Consejeros Independientes.
- En relación a la reelección de Consejeros, la CNRGC elabora propuestas de nombramiento en el caso de los Consejeros Independientes y elabora un informe previo a la propuesta del Consejo de Administración en el caso de los Consejeros Dominicales y ejecutivos. Las propuestas e informes de la CNRGC valoran la honorabilidad, idoneidad, solvencia, competencia, experiencia, cualificación, formación, disponibilidad y compromiso de los candidatos. En el caso de que el Consejo de Administración no tenga en cuenta las propuesta e informes de la CNRGC, se justifica en acta las razones que lo motivan.
- Las propuestas de nombramiento y reelección de Consejeros se someten a la consideración de la Junta General de Accionistas[12] o, en caso de cooptación, del Consejo de Administración, de conformidad con las previsiones contenidas en la Ley y en los Estatutos Sociales. Los Consejeros son elegidos de manera individual cuando se produce una vacante en el Consejo de Administración, bien por dimisión de alguno de sus miembros o bien por finalización del mandato de los mismos. De producirse la vacante una vez convocada la JGA y antes de su celebración, el Consejo de Administración puede designar un Consejero hasta la celebración de la siguiente JGA.
- Los Consejeros pueden optar a su reelección tras el vencimiento de su mandato (4 años), según se establece en los Estatutos Sociales y en el Reglamento del Consejo de Administración.

El Presidente, los Vicepresidentes (en su caso), los Consejeros Independientes especialmente facultados y, en el supuesto de que sean Consejeros, el Secretario y los Vicesecretarios (en su caso) del Consejo de Administración que son reelegidos como miembros del Consejo de Administración por parte de la Junta General de Accionistas continúan desempeñando los cargos que ejercían con anterioridad, sin necesidad de nueva designación.

En 2022, fueron ratificados por la JGA los nombramientos de los consejeros Raúl Míguez Bailo y Manuel Delacampagne Crespo quienes, siguiendo el procedimiento anteriormente indicado, fueron elegidos por cooptación por parte del Consejo. Asimismo, la JGA ratificó el nombramiento como Consejera Dominical a Eva Ballesté Morillas, tras la expiración del plazo para el que fue nombrado otro Consejero.

De igual modo, el Consejo de Administración nombró en el mes de marzo, como Consejera Independiente, a Dña. Maria del Coriseo González-Izquierdo Revilla, por el procedimiento de cooptación, tras la dimisión de un Consejero el 23 de febrero de 2022 y, en el mes de noviembre, nombró, como Consejero Independiente, a D. Tomás Varela Muiña, por el procedimiento de cooptación, también tras la dimisión de otro Consejero.

Ambos nombramientos serán propuestos para ratificación por la Junta General de Accionistas que se celebrará en 2023.

Por su parte, la Política de Gobierno Corporativo incluye entre sus principios el de asegurar la sucesión ordenada y eficiente del primer ejecutivo de la Sociedad, de modo que no influya al desarrollo habitual de sus actividades. La CNRGC es la Comisión responsable de examinar y organizar la sucesión del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la sociedad, y, en su caso, formular propuestas al Consejo de Administración para que dicha sucesión se produzca de forma ordenada y planificada[13].

La facultad de coordinar el plan de sucesión del Presidente corresponde[14] al Consejero Coordinador.

El sistema de gobierno corporativo de Aena asegura la diversidad y el equilibrio del Consejo de Administración, garantizando la sucesión ordenada y eficiente del primer ejecutivo de la Sociedad de forma que no afecte al normal desarrollo de las actividades.

Diversidad en el Consejo de Administración

La diversidad en el Consejo de Administración es un aspecto clave para su buen funcionamiento. Por ello, la selección de candidatos a Consejeros se fundamenta en un análisis previo de las necesidades del Consejo de Administración, y la valoración de los mismos se realiza atendiendo a la diversidad de conocimientos, capacidades, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración.

La Política de Selección de Candidatos a Consejeros de Aena concede el marco adecuado para:

- Contar con un adecuado balance en la confección del Consejo que optimice la toma de decisiones y aporte puntos de vista diversos al debate de los asuntos de

[12] En el caso de que la vacante se produzca tras la celebración de la JGA, el nombramiento lo realiza el Consejo por procedimiento de cooptación que, en cualquier caso, será ratificado por la JGA.
[13] Art. 24 Reglamento Consejo de Administración.
[14] Art. 15 Reglamento del Consejo de Administración.

su capacidad, considerando como factores importantes a la hora de obtener diferentes visiones alcanzar la diversidad de género y edad;

- Fomentar la diversidad de género, edad y procedencia, formación, conocimientos y experiencias profesionales;

- Rehusar cualquier manera 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 es el órgano responsable de aprobar esta política y velar, entre otros, porque sea concreta y verificable; asegurar que las propuestas de nombramiento o reelección se fundamentan en un análisis previo de las necesidades del Consejo de Administración, favoreciendo así la diversidad de conocimientos, experiencias y género en el Consejo de Administración[15].

En cuanto a la diversidad de género, la CNRGC tiene asignada la capacidad de 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.

Anualmente, el Consejo de Administración evalúa la diversidad en su composición y competencias.

En 2022, el 40% de los miembros del Consejo son mujeres (26,67% en 2021). Aena tiene como objetivo procurar que, al menos, se mantenga ese porcentaje en años sucesivos.

[15] Ver Art. 9 del Reglamento del Consejo de Administración.

Formación
(GRI 2-17)

De acuerdo con las mejores prácticas de buen gobierno, la CNRGC aprobó en diciembre de 2021 el Plan de Formación de los Consejeros para el año 2022, en el cual los aspectos ESG han cobrado relevancia.

A este respecto, se pueden citar las sesiones impartidas acerca de la taxonomía de finanzas sostenibles de la UE y en materia de sostenibilidad en los Consejos de Administración, por expertos en la materia. Asimismo, durante el año 2022 se han impartido 6 sesiones formativas sobre diferentes materias de actualidad, como la ciberseguridad y las megatendencias en el viajero digital.

Estas acciones de capacitación se realizan de forma periódica, y se programan atendiendo a la disponibilidad y necesidades de los Consejeros. De esta forma, Aena promueve el conocimiento de aspectos relacionados con la sostenibilidad y nuevas tendencias por parte de los órganos de gobierno.

Evaluación del Consejo
(GRI 2-18)

El Consejo de Administración evalúa anualmente su propio funcionamiento y la calidad y eficiencia de sus trabajos, el funcionamiento y la composición de sus Comisiones, la diversidad en la composición y competencias del Consejo de Administración, así como el desempeño y aportación del Presidente del Consejo, prestando especial atención a las presidencias de las Comisiones, al Consejero Coordinador y a la labor de la Secretaría del Consejo. De los resultados obtenidos en dicha evaluación, se establece el plan de acción del próximo ejercicio para corregir las deficiencias identificadas.

Para la ejecución de la evaluación, al menos, cada tres años, el Consejo de Administración es auxiliado por un consultor externo, cuya independencia confirma la CNRGC.

En 2022 se ha hecho una evaluación del Consejo con recursos internos, sin contar, a diferencia del año anterior, con el apoyo del mencionado consultor externo. El resumen de las principales conclusiones de dicha evaluación puede consultarse en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, destacando lo siguiente:

- El 94% de las valoraciones de los Consejeros de las cuestiones planteadas han sido “excelentes” o “adecuadas” respecto al funcionamiento del Consejo de Administración.

- El 100% de las valoraciones de los Consejeros de las cuestiones planteadas sobre el funcionamiento y la composición de las Comisiones del Consejo de Administración han “excelentes” o “adecuadas”.

Como resultado de dicha evaluación, los miembros del Consejo de Administración han valorado de forma positiva las propuestas de mejora previstas en el Plan de Acción 2022, considerando que se han llevado a cabo distintas actuaciones para su cumplimiento. En concreto, se han mejorado los plazos de remisión de la documentación de las reuniones, se ha mejorado el funcionamiento de la herramienta tecnológica *Dilitrust*, se ha diseñado un nuevo modelo de resumen ejecutivo, se ha incrementado el número de sesiones relativas a la estrategia de la Sociedad, se ha cumplido con el objetivo de diversidad de género y se han mejorado las comunicaciones al Consejero en relación a las delegaciones de voto.

Asimismo, se ha elaborado un Plan de Acción para el ejercicio 2023 con el fin de reforzar las áreas de mejora detectadas en la evaluación.

Asuntos ESG presentes en la agenda del Consejo durante 2022 (GRI 2-12)

Ética Empresarial

Revisión de la Política de Derechos Humanos y la Política integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, seguridad y salud en el trabajo en diciembre 2022

Fijación de objetivos ESG en el Plan Estratégico 2022-2026

Información no financiera

Reporte de la Información No Financiera

Cambio climático

Aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática 2022

Reuniones del Consejo

Durante el ejercicio 2022 se celebraron 15 reuniones del Consejo de Administración (2 más que en 2021), contando con un porcentaje de asistencia del 98,22% (0,3% más que en 2021).

Entre los asuntos tratados, trimestralmente se evaluaron asuntos en materia ESG, entre otros:

- Reporte de la información no financiera mediante la formulación del EINF 2021.
- Informe Actualizado del Plan de Acción Climática del año 2021.
- Revisión de las Políticas Corporativas del Grupo Aena, como la Política de Derechos Humanos y la Política integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, seguridad y salud, entre otras.
- Aprobación del Plan Estratégico 2022-2026, el cual establece objetivos en materia ESG, entre otros.

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

Comisiones de apoyo al Consejo

(GRI 2-9; 2-12; 2-14)

El Consejo de Administración cuenta con cuatro comisiones: la Comisión Ejecutiva, la Comisión de Auditoría, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo y la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática[16]. Esta última fue creada reforzando el liderazgo de Aena en la consecución de un transporte aéreo más sostenible, y tiene la responsabilidad de conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia ESG.

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

	Comisión de Auditoría	Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	Comisión Ejecutiva
Algunas competencias	Supervisión y control del sistema de reporte de la información financiera y no financiera, así como en la evaluación de los riesgos, incluyendo aquellos de carácter operativo, tecnológico, legal, social, medioambiental, político y reputacional. Establecer y supervisar un mecanismo para que los empleados comuniquen, de forma confidencial las irregularidades de potencial trascendencia que se identifiquen 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.	Establecer objetivos en materia de diversidad de género. Supervisar el cumplimiento de las normas de gobierno corporativo y de los códigos internos de conducta de la empresa, así como evaluar y revisar periódicamente el sistema de gobierno corporativo. Supervisar las políticas de comunicación. Supervisar y evaluar los procesos de relación con los distintos grupos de interés. Coordinar el proceso de reporte de la información no financiera y sobre diversidad. Conocer, impulsar y supervisar las estrategias y prácticas de la Compañía en materia de innovación.	Conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social. Evaluar y verificar la actuación y el cumplimiento de la estrategia y prácticas en materia medioambiental y social. Supervisar que las prácticas de la sociedad en materia medioambiental y social se ajustan a la estrategia y políticas fijadas. Apoyar y supervisar la contribución de Aena a la consecución de los ODS. Impulsar una estrategia coordinada para la acción social, el patrocinio y mecenazgo. Revisar y supervisar el cumplimiento del Plan de Acción Climática, así como el correspondiente informe anual de seguimiento.	Capacidad de tomar decisiones 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 el Reglamento del Consejo de Administración.
Presidencia	**Consejera Independiente**	**Consejero Independiente**	**Consejera Independiente**	**Presidente y Consejero Delegado**
Composición I: Independiente; D: dominical; E: ejecutivo	I I I D D	I I I I D	I I I I D	D D D I E
Consejeros independientes (%)	60%	80%	80%	20%
Presencia de mujeres	20%	60%	80%	40%
Reuniones[17]	10	9	4	2
% Asistencia	98%	97,77%	100%	100%
Otra información relevante	Todos los miembros tienen experiencia en el sector financiero y/o auditoría y riesgos. 2 miembros con experiencia en el sector aeronáutico / infraestructuras y transporte. 2 miembros con experiencia en ESG.	3 miembros con experiencia en alta dirección. 3 miembros con experiencia en ESG. 3 miembros con experiencia en innovación, nuevas tecnologías/transformación digital.	4 miembros con experiencia en ESG. 1 miembro con experiencia en Cumplimiento Normativo.	5 miembros con experiencia en el sector aeronáutico / infraestructuras y transporte. 4 miembros con experiencia en Auditoría y Riesgos. 1 miembro con competencias en innovación, nuevas tecnologías/transformación digital.

[17] Para conocer con detalle los asuntos tratados por las diferentes Comisiones durante el ejercicio 2022, pueden consultarse las Memorias de actividades correspondientes, cuyo enlace se encuentra disponible en el capítulo “Enlaces de interés.”
El detalle de las comisiones del Consejo de 2021 se puede encontrar en el EINF 2021, cuyo enlace se encuentra disponible en el capítulo “Enlaces de interés”.

Comité de Dirección Ejecutivo

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

La estructura organizativa de Aena se ha configurado para asegurar el cumplimiento de los compromisos del mercado regulatorio, el impulso de nuevas líneas de negocio generadoras de valor o la expansión a escala internacional, disponiendo como ejes transversales la sostenibilidad y la innovación.

Conforme a lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, la gestión ordinaria de los negocios de Aena se encomienda al equipo de dirección y a los órganos ejecutivos correspondientes.

En la figura del Consejero Delegado y del Comité de Dirección recae la gestión diaria, la implementación y el desarrollo de las decisiones adoptadas por los Órganos de Gobierno. Junto con el Consejero Delegado, el Comité de Dirección está compuesto por 8 directores (60% mujeres, 40% hombres), cada uno de ellos perfiles con una dilatada y demostrada experiencia en el sector aeronáutico, financiero, de transportes, o comercial e inmobiliario. En concreto, la Dirección de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente trabaja para desplegar la cultura sostenible en la Compañía y reforzar la sostenibilidad medioambiental de la actividad aeroportuaria.

El Comité de Dirección tiene como principal misión velar por implementar y conseguir los objetivos estratégicos establecidos por el Consejo de Administración, maximizando el valor de la Compañía para sus accionistas y asegurando su viabilidad a largo plazo. Para ello, el Comité se reúne 1 vez a la semana.

Como parte de su mandato, el Comité de Dirección Ejecutivo aprueba los estándares operativos y de gestión de Aena y los procedimientos internos que afectan a múltiples Direcciones y revisa las Políticas Corporativas, que se remiten a las correspondientes Comisiones para, en su caso, su posterior aprobación por el Consejo de Administración.

Para garantizar la correcta gestión, la Alta Dirección reporta sobre estos aspectos, entre muchos otros, a los máximos órganos de gobierno con cierta frecuencia (no establecida, sino según surja la necesidad). En este sentido, todos los miembros del Comité de Dirección Ejecutivo han asistido en alguna ocasión al Consejo de Administración para informar sobre las materias de su competencia, asistiendo muchos de ellos de forma recurrente. El Comité de Dirección Ejecutivo también conoce todas las operaciones vinculadas que realiza el Grupo Aena.

Entre las competencias del Comité de Dirección Ejecutivo se encuentra la alineación de la estrategia aprobada por el Consejo de Administración con las distintas líneas de negocio

Composición del Comité de Dirección a 31 /12/2022[18]

Maurici Lucena Betriu
Presidente y Consejero Delegado

Javier Marín San Andrés
Consejero Ejecutivo y Director General de Aeropuertos

María José Cuenda Chamorro
Directora General Comercial e Inmobiliaria

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

Elena Roldán Centeno
Secretaria General y del Consejo de Administración

José Leo Vizcaíno
Director Económico-Financiero

Begoña Gosálvez Mayordomo
Directora de Organización y Recursos Humanos

Amparo Brea Álvarez
Directora de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente

María Gómez Rodríguez
Directora de Comunicación

[18] Puede consultarse información detallada sobre el funcionamiento de dicho órgano a través de los diferentes documentos y reglamentos internos, cuyos enlaces se encuentran disponibles en "Enlaces de interés."

Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección

(GRI 2-19; 2-20)

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

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

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

Dado que los Consejeros sólo pueden recibir una retribución máxima por su participación en las reuniones del Consejo, Aena no tiene discrecionalidad para determinar la retribución de conformidad con lo dispuesto en el artículo 217 del Real Decreto Legislativo 1/2010, mediante el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Para más información puede consultarse el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros.

En 2022, la votación, con carácter consultivo, del Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros correspondiente al ejercicio 2021, contó con el apoyo de la práctica totalidad de la JGA, con un porcentaje de voto a favor del 95,53%[19].

[19] En 2021, el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros correspondiente al ejercicio 2020, contó con el apoyo de la práctica totalidad de la JGA, con un porcentaje de voto a favor del 95,75%.

Retribuciones percibidas por Consejeros y directivos (GRI 405-2)[20]				
	2021		2022	
Honorarios de los consejeros ejecutivos (Presidente-Consejero Delegado y Director General de Aeropuertos) La retribución se clasifica en básica y complementarias (no podrá exceder del doble de la retribución básica):	**Presidente-Consejero Delegado**	**Director General de Aeropuertos**	**Presidente-Consejero Delegado**	**Director General de Aeropuertos**
La retribución básica (fija)	117.203,40 €	94.753,08 €	118.993,20 €	96.199,92 €
Las retribuciones complementarias que comprenden:				
Complemento de puesto	46.881,36 €	22.508,52 €	47.597,28 €	22.852,07 €
Complemento variable (máximo el 60% de la retribución básica): depende del cumplimiento de los objetivos de empresa, entre los que se encuentran objetivos en materia de sostenibilidad (elaboración y propuesta del Plan de Acción Climático), que ponderan para el Presidente -Consejero Delegado en un 25% sobre el 100% de los objetivos de empresa (20% sobre el 100% en 2021), y para el Director General de Aeropuerto en un 25% sobre el 50% de los objetivos de empresa (10% sobre el 50% en 2021).	13.047,38 €	27.213,38 €	13.230,62 €	27.595,57 €
Otros conceptos	1.333,10 €	4.982,39 €	1.344,53 €	5.071,78 €
Total	**178.465,24 €**	**149.457,37 €**	**181.165,63 €**	**151.719,34 €**

Retribución de Consejeros[21]				
	2021		2022	
	Hombre	**Mujer**	**Hombre**	**Mujer**
Perciben una cantidad máxima anual de 11.994 € euros como compensación por asistencia a las sesiones del Consejo, no pudiendo superarse en ningún caso dicho límite. La compensación por asistencia correspondiente a los Consejeros con la condición de Alto Cargo de la Administración General del Estado, se ingresa en el Tesoro Público.[22]	**11.994 €**	**11.994 €**	**11.994 €**	**11.994 €**

Retribución de Alta Dirección				
	2021		2022	
	Hombre	**Mujer**	**Hombre**	**Mujer**
Para el cálculo de la retribución media equiparada, se han tenido en cuenta el salario base, retribución variable, dietas, indemnizaciones, sistemas de previsión a largo plazo y otros conceptos anualizados. Además, se ha aplicado la revisión salarial correspondiente (0,9% en el ejercicio 2021, y 3,5% en el ejercicio 2022). El complemento variable depende del cumplimiento de los objetivos de empresa, entre los que se encuentra un objetivo en materia de sostenibilidad, que ponderan en un 25%, sobre entre el 50% y 40% que pondera los objetivos de empresa para la Alta Dirección.	**133.127**	**127.472**	**137.487**	**136.365**
Brecha salarial	**4,2%**		**0,8%**	

[20] La información sobre la remuneración del Consejo de Administración se detalla en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros. Ver en apartado "Enlaces de interés."
[21] Para el cálculo de la retribución media, se ha tenido en cuenta sólo aquellas retribuciones percibidas por los Consejeros y Consejeras que han desempeñado su cargo durante todo el presente ejercicio, excluyendo a aquellos que, por su condición de Alto Cargo, su retribución debe ser ingresada al Tesoro Público, como ha sido indicado.
[22] Durante el ejercicio 2022, se ingresaron las compensaciones percibidas por los Altos Cargos D. Maurici Lucena Betriu, Angélica Martínez, Juan Ignacio Díaz Bidart, Angel Luís Arias Serrano en el Tesoro Público. En el caso de Ángel Luis Arias Serrano se ingresaron las dietas en el Tesoro Público hasta el 31 de marzo de 2022, fecha en la que dejó de ser Consejero de Aena.

1.2. Cultura y ética corporativa

(GRI 2-1; 3-3)

Aena, por su naturaleza jurídica, está sujeta a un régimen normativo que abarca la regulación pública y la privada.

Como Sociedad Mercantil Estatal y, por tanto, como parte del Sector Público Estatal, se le aplica 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. Al ser una Sociedad Anónima Cotizada, Aena está sujeta al Real Decreto Legislativo 1/2010, mediante el cual 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.

Como consecuencia de lo anterior, se encuentra sometida a particularidades relacionadas, por ejemplo con la retribución de Consejeros o su régimen de responsabilidad, la adquisición de participaciones mayoritarias en otras sociedades, la contratación de personal, la contratación de los proveedores a través de licitaciones publicas, el acceso a la información pública, o el sometimiento a la normativa sobre transparencia.

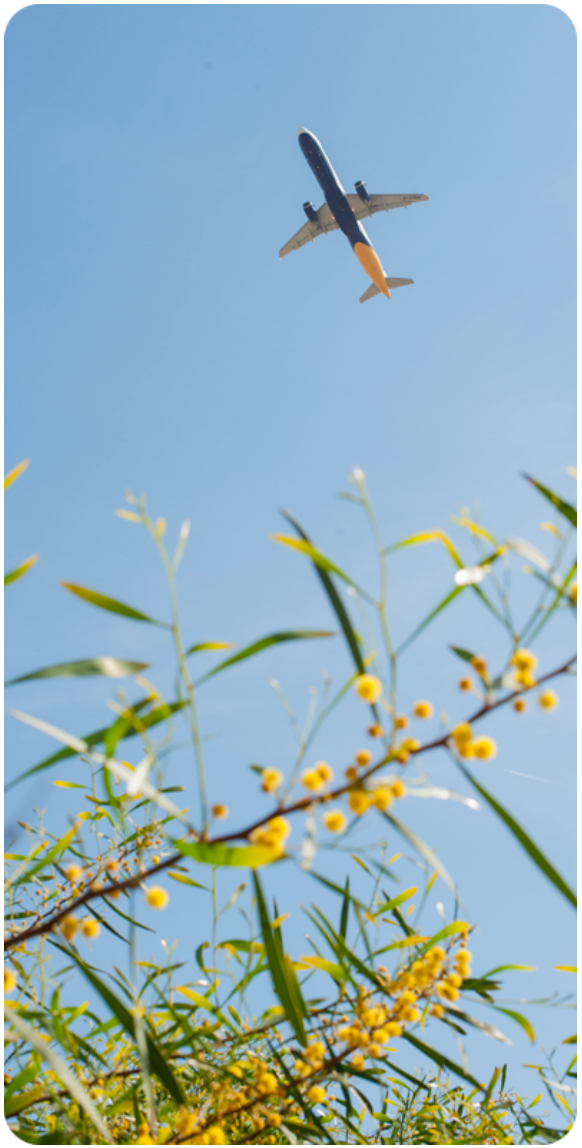
Adicionalmente, en España[23], Aena está sometida a otras regulaciones, como son:

- El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), -instrumento que decreta las condiciones mínimas necesarias en la gestión aeroportuaria-, y a los requerimientos establecidos en la normativa europea en cuanto a seguridad aeroportuaria y operacional.
- Las disposiciones procedentes de las Agencias Estatal y Europea de Seguridad Aérea (AESA y EASA respectivamente), la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Los requisitos relacionados con calidad y medio ambiente provenientes 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 del marco normativo, Aena ha desarrollado una serie de normas internas básicas (de alto nivel) que configuran el modelo de cumplimiento de la Compañía y que contribuyen a articular de forma eficaz y eficiente su gestión con sus objetivos estratégicos. Este marco normativo interno está compuesto por un conjunto de políticas que vienen a reforzar el compromiso de Aena con el buen gobierno corporativo de conformidad con los valores y principios de la Sociedad, y ejercer diligentemente en la Organización el debido control que resulta exigible sobre los órganos de administración, directivos y empleados, para minimizar al máximo posible el riesgo de que se produzcan malas prácticas o incumplimientos normativos en el desarrollo de su actividad[24]. Todas ellas vinculan y son de aplicación para Aena y las sociedades integradas en su grupo (en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio).

Periódicamente se revisan al objeto de alinearse con los objetivos estratégicos de la empresa, así como para integrar unas buenas practicas.

Durante este año se ha revisado el Código de Conducta, la Política de Cumplimiento Normativo, así como la Política contra la Corrupción y el Fraude, entre otras.



[23] Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional (ADI), está presente en Brasil a través de la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) y, en Reino Unido, a través de la participación indirecta en la gestión del Aeropuerto de Londres-Luton, siendo de aplicación la normativa de cada país.

[24] En Reino Unido, se cuenta con un conjunto de políticas que cubren aspectos de cumplimiento de normativo, principalmente la Política de Ética Empresarial, la Política de Prevención de Facilitación de la Evasión Fiscal y el Código de Conducta anteriormente mencionado. Asimismo, se ha desarrollado y aprobado en el ejercicio 2022 una Política Anti-Soborno.

Todas las personas que integran la Compañía asumen los principios establecidos en las normas y marcos de actuación en el desempeño de sus actividades profesionales

(GRI 2-23; 2-24)

Documentos internos que componen el Marco de actuación de Aena

Documento	Fecha de Última Actualización
Política de gestión integrada de calidad, medio ambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo	20/12/2022
Código de Conducta	
Política de Cumplimiento Normativo	
Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo	
Política de selección de candidatos a consejeros	
Política de comunicación y contacto con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto	
Política de control y gestión de riesgos	
Política fiscal corporativa	
Política de gobierno corporativo	
Política contra la corrupción y el fraude	
Política de seguridad de la información	
Política de derechos humanos	
Política de Datos	21/12/2021
Política de Sostenibilidad	28/9/2021
Política de relaciones con los Grupos de Interés	
Política general de comunicación de la información económico-financiera, no financiera y corporativa	29/6/2021

El máximo órgano responsable para todas las Políticas es el Consejo de Administración. Asimismo, todas ellas vinculan y son de aplicación para Aena y las sociedades integradas en su grupo (en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio).

Todas las normas internas se encuentran publicadas en la web de la Compañía. Asimismo, están también a disposición de los empleados en la intranet corporativa.

1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo

(GRI 2-23; 3-3)

Aena dispone de un Sistema de Cumplimiento Normativo (en adelante, también SCNG) que permite detectar y gestionar el riesgo de incumplimiento de la normativa aplicable y garantizar el respeto de las obligaciones y compromisos asumidos a través de las políticas o procedimientos internos, en cada país en el que opera.

En este sentido, el Sistema de Cumplimiento Normativo tiene un carácter transversal y está alineado con las mejores prácticas del mercado, orientado a prevenir o mitigar no sólo los riesgos penales sino también aquellos que provengan de actuaciones contrarias a la normativa interna o externa de aplicación, enfocado a garantizar la legalidad de los actos que realicen los empleados, directivos y administradores en el desarrollo de sus actividades profesionales[25], en aras de ejercer el debido control de prevención que legalmente resulta exigible frente a terceros.

En el marco del Sistema, la Compañía cuenta con una serie de elementos para una adecuada implantación y seguimiento de la "cultura de cumplimiento".

- Política de Cumplimiento Normativo
- Código de Conducta.
- Política contra la Corrupción y el Fraude.
- Manual del sistema de Cumplimiento.
- Canal de denuncias.

Todos ellos vinculan y son de aplicación a todos los miembros del órgano de administración, a la Alta Dirección y a todos los empleados en la organización.

En España, el Consejo de Administración ha nombrado un órgano interno colegiado, el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC), entre cuyas competencias se encuentra la implantación, desarrollo, aplicación y supervisión del SCNG, y vela por la adecuación del SCNG a las necesidades y circunstancias de la Sociedad en cada momento.

El OSCC se ocupa de que se lleve a cabo también la correcta implantación y despliegue de la cultura de cumplimiento en las sociedades filiales, así como de promocionar e impulsar las mejores prácticas en las sociedades participadas[26].

Asimismo, el OSCC cuenta con un mapa de riesgos y controles de cumplimiento que es revisado y actualizado anualmente para incorporar, en su caso, nuevos riesgos en función de las actividades de la Compañía o para su adaptación a la normativa de aplicación. Esta gestión se lleva a cabo través de una aplicación informática que permite al OSCC llevar a cabo su monitorización y supervisión de los riesgos y sus controles para la mejora continua y el fortalecimiento del Sistema en base a la experiencia adquirida.

Para el desarrollo de una cultura de cumplimiento existe un eje fundamental, como es la formación y sensibilización a la organización, que se realiza de forma periódica y que se expande tanto a Administradores, directivos como empleados. Destaca. igualmente. la participación en foros de cumplimiento, al objeto de integrar las mejores prácticas del sector.

Plan de actuaciones de Cumplimiento en 2022

En España, en 2022 se han llevado a cabo las siguientes acciones en relación con la actividad de cumplimento:

- Análisis de riesgos y controles de cumplimiento para la mejora continua del Sistema.
- Adaptación de las herramientas actuales de gestión a los requerimientos de la normativa (Directiva 2019/1937).
- Comunicación, sensibilización y formación a través de publicaciones en la revista Aena 360º de artículos divulgativos sobre corrupción, sistema de riesgos, competencia, canal de denuncias, formación a nuevos empleados sobre cumplimiento en general y, en particular, a miembros del OSCC y otros colectivos sobre el sistema de gestión de riesgos.
- Revisión y análisis de los elementos que componen el Sistema tomando en consideración estándares certificables.

Por su parte, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, durante 2022, se ha revisado la Política de Cumplimiento Normativo local, aprobada en julio de 2022, el Código de Conducta, y la Política de prevención del fraude y la corrupción, incluyendo la regulación de aspectos relacionados con la prevención del conflicto de interés. Asimismo, continúa la elaboración de un mapa de riesgos y controles de cumplimiento normativo, que es revisado e informado anualmente al Comité de Auditoría y Riesgos, así como a los órganos de administración locales correspondientes.

Por último, en los aeropuertos de Aena en Brasil, durante 2022, se han actualizado políticas, normas y procedimientos que integran el Manual de Normas Internas. Asimismo, con el fin de formar a la organización en materia de cumplimiento, se han realizado formaciones en materia de responsabilidades y principales políticas, cultura ética, conflicto de interés y lucha contra la corrupción (ver más detalle a continuación).

[25] En España, el Sistema de Cumplimiento no está ligado a la remuneración de empleados ni al Sistema de Gestión del Desempeño (SGD) de la plantilla en general, aunque sí que lo está para los trabajadores que desempeñan funciones en Cumplimiento.

[26] El Grupo LLA del Reino Unido, que gestiona el Aeropuerto de Londres-Luton, cuenta con un Comité de Cumplimiento propio para establecer el marco de las actividades de cumplimiento y supervisar su desarrollo. El comité se reúne trimestralmente, y sus actividades son reportadas al OSCC de Aena así como al Comité de Auditoría y Riesgos del propio Aeropuerto. El Grupo cuenta con políticas y procedimientos propios adecuados, revisados de manera regular y en sintonía con los establecidos para la matriz.
En Brasil, se dispone asimismo de un Comité de cumplimiento propio que reporta a la Comisión de Auditoría. Aena Brasil, cuenta con políticas y procedimientos propios adecuados y revisados de manera regular y en sintonía con los establecidos en la matriz en España. Para garantizar el conocimiento de las principales políticas se ha elaborado y difundido entre los empleados un Manual de Normas Internas

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

"Tolerancia cero" hacia la corrupción en los negocios, en todas sus formas.

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

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

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

Garantizar la seguridad de todos como prioridad.

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

Fomentar la conducta y el comportamiento ético.

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

Política fiscal.

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

Gestión de control y comunicación transparente de la información.

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

Prácticas anti-*lobbying.*

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

Canal de denuncias.

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

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

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

CULTURA BASADA EN LA ÉTICA Y LA INTEGRIDAD

PRINCIPIOS ÉTICOS Y DE BUEN GOBIERNO

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

SISTEMA DE CUMPLIMIENTO NORMATIVO

Tolerancia cero con cualquier conducta que suponga un acto ilícito o contravenga las políticas, valores y principios de la Sociedad[27]

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

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

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

DEBIDA DILIGENCIA Y DESARROLLO DE UNA CULTURA ÉTICA Y DE CUMPLIMIENTO

Marco normativo y compromiso público	Diagnóstico de riesgos e impactos de incumplimiento	Implantación de medidas de control, prevención y mitigación[28]	Formación, comunicación y sensibilización	Monitorización y reporte	Investigación de incidentes reparación y propuestas correctivas
Política de cumplimiento normativo	Identificar, analizar y evaluar de forma sistemática posibles riesgos, adoptando una cultura proactiva y preventiva.	Control de prevención: velar por cumplimiento de normativas, políticas y reglamentos internos.	Actuaciones de formación y sensibilización para promover una cultura corporativa basada en la ética y el cumplimiento. En 2022 se ha dado continuidad a las actuaciones de formación y sensibilización englobadas en el Plan de Comunicación y Sensibilización diseñado por el OSCC.	Canal de denuncias, correo electrónico, comunicación a través del superior jerárquico.	El incumplimiento de lo dispuesto en la Política podrá implicar la aplicación de las oportunas medidas disciplinarias, de conformidad con lo establecido en el régimen disciplinario de Aena y en la normativa societaria, en su caso

[27] Los elementos que lo componen (políticas, Código de Conducta, canal de denuncias) vinculan y resultan de aplicación al Consejo de Administración, a los directivos y a todos los empleados, incluidos los de las filiales, en lo que les sea aplicable según su normativa y salvo lo que establezcan sus propias políticas, sin excepción, cualquiera que sea su cargo, responsabilidad o ubicación geográfica. 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 las citadas políticas y el establecimiento de sistemas de supervisión y control de cumplimiento, en caso de que no se haya adherido a las mismas.
[28] Ver además información contenida en la imagen “Medidas para la prevención de la corrupción”.

DEBIDA DILIGENCIA Y DESARROLLO DE UNA CULTURA ÉTICA Y DE CUMPLIMIENTO					
Marco normativo y compromiso público	**Diagnóstico de riesgos e impactos de incumplimiento**	**Implantación de medidas de control, prevención y mitigación**	**Formación, comunicación y sensibilización**	**Monitorización y reporte**	**Investigación de incidentes, reparación y propuestas correctivas**
Código de Conducta	Todas las Personas Sujetas, así como los profesionales que se incorporen o pasen a formar parte de Aena, están afectadas expresamente por el contenido íntegro del Código y, en especial, los principios éticos y normas de conducta establecidas en el mismo.	Control de actuación: obligación de informar ante cualquier posible acto ilícito o incumplimiento a través del Canal de Denuncias.	Implementación de cursos de formación on-line sobre la importancia del Cumplimiento así como, píldoras de sensibilización con la cultura de cumplimiento, para reforzar el conocimiento sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, el Código de Conducta y contribuir a prevenir o mitigar el riesgo de comisión de actuaciones delictivas.	Auditorías internas y externas[29]	Será considerado como un incumplimiento laboral susceptible de ser sancionado, siguiéndose para ello el procedimiento previsto en el Convenio Colectivo de Aena, y demás normativa de aplicación. Las sanciones correspondientes a las faltas disciplinarias, serán calificadas por Aena como leves, graves o muy graves, dependiendo de las circunstancias concretas del caso, y de conformidad con lo establecido en el régimen disciplinario previsto en el Convenio Colectivo de Aena, y, en su caso, la demás normativa de aplicación. A los incumplimientos imputables (i) a los miembros del Consejo de Administración, se les aplicará a estos efectos lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración y la normativa que les sea de aplicación, y (ii) a los trabajadores que estén vinculados a Aena mediante un contrato de alta dirección, se les aplicará a estos efectos lo dispuesto en los contratos que regulan su relación con Aena, así como en la normativa que les sea de aplicación.
Política contra la corrupción y el fraude	Complementa y desarrolla lo previsto en el Código de Conducta y en la Política de Cumplimiento Normativo, y supone un firme rechazo y tolerancia cero ante cualquier conducta que suponga un acto ilícito o contravenga las políticas, normas, valores y principios de actuación de Aena.	Control de revisión, a través del OSCC, llevando a cabo una evaluación continua de mapas de riesgos , políticas de cumplimiento y adaptaciones de normativas al SCNG en todos los procesos.	Participación de forma activa en distintos foros empresariales especializados.	Información y reporte a nivel interno y externo.	Aena prohíbe que se realice ninguna transacción económica, contrato, convenio o acuerdo cuando existan razones suficientes para creer que puede existir algún tipo de vinculación con actividades indebidas o corruptas.

[29] En 2022 se ha culminado la ejecución del Plan de actuación propuesto por la Dirección de Auditoría Interna tras la revisión interna del sistema y de la función de cumplimiento. Este plan ha estado encaminado a la subsanación de las incidencias detectadas.

1.2.2. Código de Conducta

(GRI 2-26)

El Código de Conducta se enmarca como el principal instrumento de la Compañía a través del cual se hace frente a comportamientos que puedan vulnerar la normativa o la ética, formalizando el compromiso y respeto de Aena con los mejores valores y Principios Éticos y de Buen Gobierno. Este documento refleja los principios y valores de ética, integridad, legalidad y transparencia que guían la conducta de todos los empleados de Aena 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 profesión.

El Código vincula y es de aplicación a los miembros de los Órganos 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.

En las sociedades filiales que no están domiciliadas en España, resulta de aplicación el Código de Conducta aprobado por sus propios Órganos de administración, conforme con los principios recogidos en el Código de Conducta de Aena[30].

- En España, los principios y pautas de conducta se estructuran en cinco grandes bloques: personas, trabajo, entorno, grupos de interés e imagen, información, obligaciones legales.

  El Código de Conducta refleja de manera expresa el deber de todos de informar, denunciar y colaborar en la investigación de los posibles riesgos o incumplimientos del mismo, de cualquier otra normativa interna o protocolo de actuación implantado. Asimismo, establece sanciones por incumplimiento, catalogadas en función del régimen disciplinario establecido.

  El Código de Conducta se revisa anualmente, principalmente, en el marco del proceso de supervisión, control y evaluación del funcionamiento del SCNG.

- En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de un Código de Conducta propio que se ha revisado durante el ejercicio 2022 con el fin de alinearlo con las últimas adaptaciones aprobadas en el de Aena en España. El documento abarca distintos aspectos, tales como las relaciones laborales, la regulación de las prácticas comerciales, la información y cumplimiento de exigencias legales y el establecimiento de medidas disciplinarias en caso de incumplimiento, cuya supervisión y seguimiento recae sobre el Comité de Cumplimiento local.

- En Brasil, los aeropuertos de Aena disponen de un Código de Conducta que contiene obligaciones y supuestos que abarcan todos los niveles jerárquicos, e incluye medidas disciplinarias en caso de incumplimiento. El mismo se difunde en la web interna del portal del *Canal da ética*. Asimismo, se ha incorporado al Manual o libro blanco de políticas aprobado este año en la organización, y difundido en el seno de la misma. El responsable de la supervisión y control de cumplimiento es el Comité de Cumplimiento local, que viene apoyado en el ejercicio de sus funciones por la labor de la Dirección de Asesoría Jurídica y de un Gerente de cumplimiento normativo local adscrito a esta Dirección.

Para garantizar el cumplimiento del Código de Conducta, se incluyen medidas disciplinarias en caso de incumplimiento

A lo largo del 2022 se han desarrollado actividades de formación y sensibilización. Así, en España:

- Orientadas a empleados: publicaciones en la newsletter corporativa -a las que se puede acceder a través de la intranet-, mensajes de sensibilización en los paneles de los centros de trabajo, sesiones de formación sobre el SCNG de Aena, dirigida a distintos colectivos, así como formación especifica para los miembros del OSCC y personal relacionado con la gestión de los riesgos.
- Orientadas a terceros, a través de la difusión en la web corporativa de las Políticas, incluyendo el Código de conducta, así como mensajes relacionados con la ética e integridad en la empresa en los pliegos de contratación.

A este respecto, cabe destacar que, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, el Código de Conducta se difunde a todos los empleados, que reciben una copia impresa.

En los últimos 3 años, casi el 100% de la plantilla ha participado en actividades de formación relacionadas.

Por su parte, en Brasil se ha impartido formación al respecto y el 100% de los trabajadores de los aeropuertos de Aena en activo han reconocido por escrito haber recibido una copia impresa y haber leído el Código de Conducta.

Los principios del Código de Conducta inspiran la gestión de toda la organización.

[30] A las personas que representen a las sociedades que no estén domiciliadas en España, les serán de aplicación el mismo Código de Conducta, siempre y cuando sea compatible con la normativa local que les aplica.

1.2.3 Política de Cumplimiento Normativo

(GRI 2-26)

La Política de Cumplimiento se enmarca en el ámbito de las políticas de buen gobierno corporativo de Aena, y encuentra su fundamento en el compromiso de la Sociedad con los valores y principios recogidos en el Código de Conducta.

La Política de Cumplimiento Normativo asume los siguientes objetivos y funciones:

- Identificar los principios de actuación asociados a las principales áreas de cumplimiento que afectan a Aena.
- Mostrar el compromiso de asentar una cultura de cumplimiento normativo en la organización y el firme mensaje de rechazo y tolerancia cero hacia cualquier conducta que contravenga las políticas, valores y principios de la sociedad.
- Establecer los principios, mecanismos y procedimientos para prevenir, identificar y resolver las situaciones en que tengan lugar prácticas no éticas, antijurídicas o incumplimientos normativos en el desarrollo de su actividad.

De este modo, la Política de Cumplimiento Normativo de Aena contribuye a reforzar el compromiso de Aena con el buen gobierno corporativo, de conformidad con los valores y principios recogidos en el Código de Conducta, y a ejercer diligentemente el debido control para minimizar al máximo posible el riesgo de malas prácticas o incumplimientos normativos.

Todos los miembros del Consejo de Administración, directivos y empleados del Grupo Aena, y a los que les aplica la Política, 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, u otras herramientas, según proceda (ver apartado “Canal de denuncias”).

En lo que respecta a las filiales internacionales, la citada Política de Cumplimiento normativa les resulta de aplicación en lo que corresponde según su normativa. En esta línea, los aeropuertos de Aena en Brasil y en Reino Unido cuentan con políticas de cumplimiento normativo propias, habiéndose revisado y aprobado modificaciones en 2022.

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 son:

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

1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno

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

El compromiso de la Compañía de combatir todas las formas de corrupción y soborno se recoge en la Política contra la Corrupción y el Fraude de Aena, que complementa y desarrolla lo dispuesto en el Código de Conducta y en la Política de Cumplimiento. Dicho documento refleja el claro rechazo y tolerancia cero hacia cualquier conducta que implique un comportamiento ilegal o que viole las políticas, normas, valores y principios de conducta de la Compañía. Asimismo ilustra el compromiso y los principios de actuación relativos a la vigilancia y sanción de los actos y conductas fraudulentas o que propicien la corrupción en cualquier de sus manifestaciones, fomentando la implantación de mecanismos efectivos de comunicación y concienciación de todos los empleados, directivos y órganos de gobierno, así como el desarrollo de una cultura empresarial de ética y honestidad.

Esta Política es aplicable a todos los miembros del Consejo de Administración, a los directivos y a todos los empleados, independientemente de su lugar de residencia o lugar de trabajo, así como a los consultores, socios y terceros representantes de Aena[31].

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

En relación a los procesos de diligencia debida, y además de lo previsto con carácter general en el Código de Conducta[32], Aena ha adoptado una serie de medidas específicamente dirigidas a prevenir la corrupción, que son objeto de revisión periódica con el fin de evaluar y aumentar su eficacia, entre las que caben citar:

- Medidas de control en la contratación de proveedores, clientes comerciales, y representantes y agentes comerciales. Se establece que se incluirán en todos los contratos o acuerdos a suscribir una clausula anticorrupción, salvo que por la naturaleza de la relación u otras circunstancias de que se trate, se justifique en el expediente que no se considera necesario. De tal manera se adjunta en un anexo al contrato o acuerdo el modelo de clausula a incluir.
- Medidas de control en las relaciones con socios, en aras de determinar la identidad de la contraparte y de sus administradores de hecho o de derecho, y la identidad del titular real. A este respecto, los socios de Aena deberán contar con protocolos y controles anticorrupción, y se evalúan los riesgos a través del procedimiento adecuado con el objeto de asegurar que el tercero es digno de confianza y, en consecuencia, que no realiza actividades que puedan implicar riesgos, perjuicios económicos o comprometer la reputación y la buena imagen de Aena.
- Medidas de control en operaciones societarias.

Entre las conductas prohibidas en la Política se encuentran:

- La realización de pagos de facilitación, entendiendo por estos los pagos de pequeña cuantía dirigidos a funcionarios públicos cuya finalidad consiste en agilizar el desempeño de sus responsabilidades, como por ejemplo el acceso a servicios públicos, la obtención de licencias ordinarias o permisos, los trámites administrativos, etc. Por ello, debe evitarse cualquier actividad que pudiera resultar en la realización o aceptación de un pago de facilitación por parte de Aena, en nombre de ésta o que pudiera sugerir que dicho pago pueda ser realizado o aceptado.
- Las contribuciones a los partidos políticos.

Tanto en España, como en Reino Unido y Brasil, se dispone de un canal de denuncias a través del cual se pueden reportar posibles irregularidades detectadas en esta materia.

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

[31] Según lo dispuesto en la Política contra la corrupción y el fraude, ésta resulta de aplicación en las filiales controladas directa o indirectamente por Aena 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 esa línea:

- En Reino Unido también se dispone de distintas políticas, alineadas con la de España, (tales como el Código de Conducta local, la *Antibribery, Corruption and Conflict of Interests Policy* y la *Prevention of Facilitation and Tax Evasion Policy*) que reflejan la tolerancia cero hacia el fraude, la corrupción y el soborno. Estas políticas, aprobadas al más alto nivel de administración local, están disponibles en LLA Hub.
- Por su parte, en Brasil se cuenta con una Política Anticorrupción y Antifraude, alineada con la de Aena en España, que es publicada en su página web así como en el *Sharepoin*t interno. Esta política vincula a todos los empleados, a los miembros del Consejo y Junta Directiva. La Política Anticorrupción y Antifraude de Brasil, rechaza igualmente la corrupción en cualquiera de sus formas, prohibiendo ciertas conductas establece medidas de diligencia debida necesarias para prevenir su materialización en las relación con socios comerciales, operaciones corporativas, proveedores y clientes comerciales. También define el papel del Comité de Cumplimiento local de cara al seguimiento y la inspección de posibles irregularidades. Como medidas específicas para luchar contra el fraude, la corrupción y el soborno, se dispone de:
  - Procedimientos de diligencia debida realizados por el área de Contrataciones y contando con el apoyo de una empresa externa.
  - Procedimiento para identificar a terceros puedan realizar prácticas corruptas, mediante la consulta de registros de empresas de mala reputación del gobierno federal e investigación del tercero (www.portaltransparencia.gov.br/sancoes/ceis?ordenarPor=nome&direcao=asc).
  - Sistema para reportar casos de corrupción en la Compañía, que son causa de despido justificado del empleado y la comunicación de la infracción a las autoridades públicas pertinentes. En caso de materializarse un caso de corrupción en las relaciones con terceros, se prevé la rescisión del contrato con multa e indemnización por daños y perjuicios.

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

Asimismo, cabe mencionar que en España, Reino Unido y Brasil se han realizado acciones de sensibilización específica en materia de corrupción, fraude y buenas prácticas, alcanzando al 100% de los empleados tanto en España como en Brasil. Lo anterior se ha complementado con formación específica[33,34] para:

- En España, trabajadores que se han incorporado en 2022, habiendo participado en cursos 240 empleados.
- En esta misma línea, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, los trabajadores, al iniciar su actividad, han recibido formación específica en diferentes áreas, entre otras, en anticorrupción y soborno. Como resultado, 274 empleados han completado la formación en 2022.
- En Brasil, 436 trabajadores de los aeropuertos de Aena han recibido formación en anticorrupción y temáticas relacionadas (LGDP, Cumplimiento, Conflicto de Intereses, etc.).

Asimismo, durante el mes de diciembre también en España y Brasil se han realizado acciones de comunicación en conmemoración del día internacional de Naciones Unidas de lucha contra la corrupción con el objetivo de sensibilizar a las organizaciones sobre este problema social.

Naturaleza de los casos de corrupción confirmados (GRI 205-3)	**2021**				**2022**			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total Consolidado**	**España**	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total Consolidado**
En los que se haya despedido a algún empleado por corrupción o se hayan tomado medidas disciplinarias al respecto (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
En los que se hayan rescindido o no se hayan renovado contratos con socios de negocio por infracciones relacionadas con la corrupción (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Casos jurídicos públicos relacionados con la corrupción interpuestos contra la organización o sus empleados durante el periodo objeto del informe y los resultados de esos casos (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Multas o sanciones por casos de corrupción o soborno (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Contribuciones a partidos y/o representantes políticos (€)	0	0	0	0	0	0	0	0
Pérdidas monetarias como resultado de procesos legales asociados a la integridad profesional (€)	0	0	0	0	0	0	0	0

[33] En Reino Unido, los trabajadores reciben formación específica en diferentes áreas al iniciar su actividad (entre otras, en anticorrupción y soborno). En Brasil, como fue previamente indicado, 436 trabajadores han recibido formación sobre el Sistema de Cumplimiento, el Código de Conducta, anticorrupción y fraude, etc.
[34] En 2021, más de 779 trabajadores participaron en España en el curso de formación sobre el Sistema General de Cumplimiento de Aena, que comprende sus Políticas de Cumplimiento, Código de Conducta, etc. En Reino Unido, el 100% de la plantilla ha sido formada en esta materia durante 2020 y 2021. Por último, en Brasil, 297 trabajadores participaron en acciones formativas relacionadas en 2021.

MEDIDAS PARA LA PREVENCIÓN DE LA CORRUPCIÓN

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

<table>
<tr><td rowspan="3">Según el tipo de operación y/o grupo de interés (*)

(*)El Comité de Dirección Ejecutivo de Aena podrá desarrollar criterios internos para considerar determinadas operaciones como de alto riesgo; en el caso de que una operación sea considerada de alto riesgo, se informará expresamente de esta circunstancia en los informes de propuesta de la operación a los órganos decisorios de la compañía, al objeto de que puedan tomar dicha circunstancia en consideración a la hora de autorizar la operación.

Si la operación es autorizada, se dejará constancia expresa de ello y se informará de las medidas mitigadoras adoptadas, en su caso.</td><td>Regalos, comisiones, invitaciones, facilidades de crédito o cualquier tipo de soborno (miembros de entidades públicas/ privadas)</td><td>Actividades políticas o asociativas</td><td>Actividades de contenido social, mecenazgo y patrocinio</td><td>Libros y registros contables</td><td>Operaciones societarias</td></tr>
<tr><td>Prohibición expresa ante la entrega, promesa u ofrecimiento de cualquier clase de pago, comisión o regalo a cualesquiera autoridades o funcionarios públicos o miembros de entidades privadas, siempre que por su frecuencia, características o circunstancias pudieran ser interpretados por un observador objetivo como realizados con la voluntad de afectar al criterio imparcial del receptor o agilizar el desempeño de sus responsabilidades.

Gastos de viaje y representación debidamente autorizados, congruentes y razonables. Obligación de rechazar y poner en conocimiento del OSCC cualquier situación ilícita.

Prohibición de recibir de clientes, proveedores, intermediarios o contrapartes, préstamos o cualquier tipo de facilidad de crédito.

Prohibición expresa a contribuciones politicas</td><td>Prohibición expresa de hacer donaciones o aportaciones a un partido político, federación, coalición o agrupación de electores con cargo a recursos de la Compañía.

En su caso, previamente a la aceptación de cualquier cargo público, las Personas Sujetas al Código deben ponerlo en conocimiento de la Dirección de Organización y Recursos Humanos, con la finalidad de poder determinar la existencia de incompatibilidades o restricciones a su ejercicio.</td><td>Han de ser debidamente aprobadas y autorizadas de acuerdo a la normativa aplicable, y en ningún caso podrán ser utilizadas como subterfugio para llevar a cabo pagos encubiertos contrarios al Código de Conducta.</td><td>Registro conveniente en los libros contables de Aena.

Normas y principios contables con exactitud e integridad y tener procesos y controles internos adecuados para garantizar que la contabilidad y los informes financieros son completos, fiables y cumplen todos los requisitos legales aplicables.

Mantener la documentación precisa, apropiada y con un detalle razonable para dar cobertura a todas las transacciones realizadas.

Prohibición estrictamente el uso o registro deliberadamente incorrecto, omisivo o secreto de cuentas, fondos o activos de Aena</td><td>Análisis del marco jurídico del sector y país en el que opera la entidad.

Análisis anticorrupción de los accionistas y de la entidad.

Verificación de la correcta constitución y funcionamiento de la entidad.

Verificación de la correcta llevanza de los registros contables y financieros.

Verificación de la correcta llevanza de los libros societarios,

Análisis de cumplimiento normativo. Inclusión de cláusula anticorrupción.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Proveedores, clientes comerciales, representantes y agentes comerciales – transacciones comerciales</td><td colspan="2">Socios</td></tr>
<tr><td colspan="3">Medidas para verificar la cualificación e integridad de cada proveedor y cliente antes de iniciar relaciones comerciales vinculantes, cuando se considere conveniente por la Unidad proponente de la relación comercial, siempre teniendo en cuenta la normativa de contratación que sea de aplicación en cada caso.

Inclusión de la cláusula anticorrupción en todos los contratos y pliegos que se firmen con terceros.

Proceso de diligencia debida para agentes comerciales y representantes legales.

Prohibición de ofrecer o conceder a funcionarios públicos, a terceros o a cualquier empleado de Aena, directa o indirectamente, regalos, obsequios u otras ventajas no autorizadas, con el objetivo de conseguir tratos de favor en la concesión o conservación de contratos o beneficios personales o para la empresa proveedora.

En cualquier relación con terceros, ante una situación potencial de conflicto de interés, el Código de Conducta establece el deber de información y autorización por parte del Órgano antes de tomar una decisión o realizar la operación correspondiente.</td><td colspan="2">Acreditar una reputada actuación en el sector y una trayectoria de comportamiento ético reconocida.

Evaluación por parte de Aena a través del procedimiento adecuado, atendiendo a cuestiones tales como el tipo de transacción a realizar, el tipo de acuerdo o contrato a suscribir, la identidad del tercero o sus accionistas, la jurisdicción, etc. con el objeto de asegurar que el tercero es digno de confianza y, en consecuencia, que no realiza actividades que puedan implicar riesgos, perjuicios económicos o comprometer la reputación y la buena imagen de Aena.

Contar con protocolos y controles anticorrupción, e inclusión de cláusulas anticorrupción.

Proceso de diligencia debida reforzada con el objeto de realizar averiguaciones de mayor profundidad y alcance y se establecerán las medidas adicionales, en el caso de que se aprecien riesgos adicionales,</td></tr>
<tr><td>Otras medidas para hacerlo efectivo</td><td colspan="5">Contemplar adecuadamente los riesgos asociados al fraude, a la corrupción y al soborno, en particular todos los relativos a relaciones con terceros, en los procedimientos internos de Aena y en los Sistemas de gestión de riesgos.

Fomentar su conocimiento y respeto a través de una difusión adecuada y de programas específicos de formación.

Recepción de consultas de empleados. Gestión de consultas y reporte directo al OSCC.

Presentación de la correspondiente denuncia en el Canal de denuncias.

Análisis interno (OSCC) y externo (empresa externa, cuando se considera procedente por el OSCC) de las denuncias recibidas.

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.

Auditorías internas y externas.</td></tr>
</table>

1.2.5. Procedimiento de Operaciones Vinculadas

(GRI 2-15)

El Reglamento del Consejo de Administración reserva al Consejo de Administración la competencia para aprobar, previo informe de la Comisión de Auditoría, las operaciones realizadas por Aena en España o sus sociedades dependientes con Consejeros, con accionistas titulares de un 10% o más de los derechos de voto o representados en el Consejo de Administración o con cualesquiera otras personas que deban considerarse vinculadas con arreglo a la ley.

Además de lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, y en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, Aena cuenta con un Procedimiento en materia de operaciones vinculadas que detalla las reglas a seguir para la aprobación y publicación de dichas operaciones.

Este Procedimiento establece y regula, entre otros, los siguientes aspectos:

- Qué se entiende por parte vinculada y por operación vinculada;
- El procedimiento a seguir para su aprobación, distinguiendo en el caso de aquellas operaciones que sean competencia de la Junta General de Accionistas, del Consejo de Administración o del Comité de Dirección, como órgano delegado.
- El procedimiento de registro de las operaciones y su control, tanto semestral como con ocasión de las Cuentas Anuales; reglas generales de procedimiento y cálculo y las aplicables al reporte y publicación de las operaciones[35].

Asimismo, y con la finalidad de garantizar su efectiva y adecuada aplicación, el Procedimiento recoge el compromiso de organizar las sesiones formativas sobre la normativa aplicable en materia de operaciones vinculadas.

Con este Procedimiento se garantiza que, en la adopción de sus decisiones, prime como único fin la defensa del mejor interés para el Grupo Aena y de sus accionistas, evitando que en las mismas puedan influir motivaciones o fines propios de las personas implicadas.

El Procedimiento de Operaciones Vinculadas resulta de aplicación en todas las sociedades del Grupo Aena.

1.2.6. Conflictos de interés

(GRI 2-11; 2-15)

Bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito, la Compañía regula los conflictos de interés de sus diferentes colectivos (directores, órganos de gestión, trabajadores, terceros, etc.) a través de distintas normas y procedimientos internos en la materia[36]. A este respecto:

- El Reglamento del Consejo de Administración incluye en su Artículo 26 el deber de diligencia,conforme al cual los Consejeros están obligados a expresar su oposición a cualquier propuesta de decisión sometida al Consejo de Administración que sea contraria a la ley, a los Estatutos Sociales, al mismo Reglamento o al interés social y pedir la constancia en acta de dicha oposición. Por su parte, los Consejeros Independientes y demás Consejeros a quienes no afecte el potencial conflicto de interés, deberán expresar su disconformidad cuando se trate de decisiones que puedan perjudicar a los accionistas que no estén representados en el Consejo de Administración.
- El Procedimiento de Conflictos de interés incluye los mecanismos de actuación, en cuanto a prevención de conflictos de intereses en los que pudieran encontrarse los consejeros y accionistas de la Sociedad y su Grupo, así como las 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 dicho procedimiento la actuación en materia de prevención de conflictos de intereses que tanto miembros del

[35] Puede consultarse el detalle de las Operaciones Vinculadas de Aena tanto en los Estados Financieros Consolidados de Aena, en el Informe Anual de Gobierno Corporativo, así como en el apartado de Operaciones Vinculadas disponible en la web corporativa de Aena y en la web de la CNMV.
[36] El conflicto de interés se regula en la Ley de Sociedades de Capital donde se establece las posibles situaciones en las que se considera que puede haber un conflicto de interés. Asimismo esta situación se prevé en el Código de Conducta de Aena.

equipo directivo de Aena, como los administradores, 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, así como sus respectivas personas vinculadas[37].

- El OSCC ha aprobado unas Instrucciones Generales sobre conflicto de interés para miembros de la Alta Dirección de Aena que tiene por objeto desarrollar lo regulado por el Código de Conducta en relación con conflictos de interés, analiza la existencia de dichos conflictos y determina la política de Aena a la hora de gestionar estas situaciones, respecto de aquellas operaciones en las que el interés particular del que las lleva a cabo entra o pudiera entrar en colisión, de forma directa o indirecta, con el interés de la Compañía.
- En el Reglamento de Funciones del Sistema de Cumplimiento Normativo General de Aena y en el Procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias se regula el posible conflicto de interés para el OSCC e integrantes de la Dirección de Cumplimiento.
- En el Código de Conducta se dedica un apartado específico, de tal forma que, ante una situación de potencial conflicto de interés, las Personas Sujetas al Código deberán actuar siempre, en el cumplimiento de sus responsabilidades, con lealtad, honestidad y en defensa de los intereses de Aena, absteniéndose de primar sus intereses personales a expensas de los de Aena y de intervenir o influir en la toma de decisiones afectadas por el conflicto de interés.

En esta línea, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, durante 2022, en el marco de la revisión de las políticas, se ha incluido la regulación del conflicto de interés como parte especifica de la política propia de prevención del fraude, la corrupción y los conflictos de interés.

Por su parte, en los aeropuertos de Aena en Brasil se realiza una *due diligence* de Proveedores a través de un *Formulario de Información General* (FIG) para recabar información sobre personas políticamente expuestas y potenciales conflictos de interés. Este formulario es enviado por el área de contrataciones en procesos internos. Durante 2022 y dentro de las actuaciones de difusión y sensibilización desarrolladas, se ha impartido formación específica en materia de conflicto de interés.

1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales

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

Tanto en España como en Brasil, la Política Contra la Corrupción y el Fraude define el compromiso de Aena de mantener relaciones comerciales fiables e íntegras con terceros. Establece que, a través del proceso de diligencia debida en las relaciones de la Compañía con socios, agentes comerciales y representantes, se determine:

- La identidad de la contraparte y de su administrador real o legal.
- 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 de 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.

Aena prohíbe cualquier transacción, contrato, arreglo o acuerdo financiero cuando existan motivos razonables para creer que puede implicar prácticas indebidas o corruptas. Las transacciones con socios solo se completarán si son reconocidos por su buen desempeño en la industria y su comportamiento ético comprobado. Los terceros (socios, agentes de ventas y representantes) pueden ser fácilmente evaluados a través de un proceso de *due diligence* que analiza, entre otras cosas, el tipo de transacción a realizar.

Asimismo, para contribuir a combatir el blanqueo de capitales, tanto en España como en Brasil se ha establecido un sistema de controles internos (SCIIF) que es auditado. En Brasil, además, se llevan a cabo acciones formativas al respecto.

Además de lo anterior, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de su Política de prevención del fraude, corrupción y conflictos de interés, alineada con la de la matriz, así como con la Política de prevención de la evasión fiscal, a través de la cual se regulan las medidas especificas contra el blanqueo de capitales. Para reforzar su cumplimiento, se prevén acciones de formación especificas on-line para todos los empleados.

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

1.2.8. Registro Europeo de Transparencia y Lobby

(GRI 415-1)

Aena se encuentra inscrita desde el año 2016 en el Registro Europeo de Transparencia, al que reporta periódicamente información -la última ocasión en junio de 2022- sobre las actividades y recursos que destina a perfeccionar y avanzar el marco legislativo y regulatorio de la Unión Europea. Concretamente, se reporta información relativa a la política de transporte aéreo, medio ambiente, seguridad (*security & safety*), derechos de los pasajeros, relaciones externas, competencia, *ground handling*, *slots*, cielo único europeo, comercio, ayudas, etc. En este marco, Aena se encuentra alineada con el Código de Conducta de dicho registro.

A nivel europeo, Aena contribuye mediante *Airports Council International Europe* (ACI Europe), cuyo presidente es Javier Marín, Director General de

[37] De conformidad con lo dispuesto en la normativa societaria y regulatoria vigente y en el sistema de Gobierno Corporativo de Aena.

Aeropuertos y Consejero Ejecutivo de la Compañía. ACI Europe está conformada por gestores aeroportuarios, y trabaja con el fin de asegurar una comunicación y una defensa eficaz de los intereses legislativos, técnicos, y medioambientales de los pasajeros y comerciales, entre otros. Específicamente, se abordan asuntos tales como la capacidad y las franjas horarias de los aeropuertos, la mejora de su conectividad, la liberalización de la aviación y las relaciones exteriores, el liderazgo de los aeropuertos y la gestión del cambio, el tráfico aeroportuario, la seguridad y la protección de los aeropuertos, el servicio al cliente, la financiación de la UE, la gestión del tráfico aéreo, los aeropuertos regionales y la empresa común Cielo Único Europeo y SESAR. Asimismo, la acción climática se erige como un asunto de gran importancia en el seno de esta organización.

En lo que respecta a las contribuciones a representantes y partidos políticos, éstas quedan expresamente prohibidas en el Código de Conducta de Aena, así como en la Política contra la corrupción y el fraude, por lo que no sea ha realizado ninguna durante el ejercicio 2022. Del mismo modo se prohíbe la recepción y la entrega, promesa u ofrecimiento de cualquier clase de pago, comisión o regalo a cualesquiera autoridades o funcionarios públicos o miembros de entidades privadas, siempre que por su frecuencia, características o circunstancias pudieran ser interpretados por un observador objetivo como realizados con la voluntad de afectar al criterio imparcial del receptor. También se establece la no aceptación ni entrega de regalos o atenciones por un importe individual superior a cien euros, por la misma razón.

En relación a los gastos de viaje y representación para terceros en los que Aena pueda incurrir, en España estos deben ser debidamente autorizados, congruentes y razonables, sin que en ningún caso puedan calificarse como excesivos o extravagantes, debiendo regir en estos casos y en la medida de lo posible, la Política de Viajes Aplicable al personal de Aena. Los gastos se deberán abonar siempre al prestador del servicio y deberán contar con la presentación del correspondiente justificante. Asimismo, cualquier ofrecimiento por cualquier tercero del sector público o privado de pagos, comisiones, retribuciones o regalos de cualquier tipo, deben ser rechazados por las Personas Sujetas al Código y puestos en conocimiento del Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento. Cualquier duda que pudiera surgir por parte de Personas Sujetas al Código sobre cómo actuar ante una situación determinada, deberá ser remitida al OSCC. Además, el recibo de préstamos o cualquier tipo de crédito (salvo que estén disponibles para cualquier tercero en condiciones análogas, y las condiciones sean de mercado) por parte de clientes, proveedores, intermediarios o contrapartes queda terminantemente prohibido para cualquier Persona Sujeta al Código. Las restricciones mencionadas aplican también a los familiares próximos y a personas jurídicas sobre las que los afectados por las restricciones o sus familiares próximos ejerzan control o influencia significativa; tanto desde el punto de vista de las Personas Sujetas (i.e. la prohibición de aceptar regalos se extiende a los familiares próximos de un Directivo), como desde el de terceros (i.e. la prohibición de realizar regalos a un funcionario público se extiende también a los familiares próximos de éste).

Por último, tanto en Reino Unido como en Brasil no se realizan contribuciones destinadas a prácticas de *lobbying*, y por tanto tampoco se dispone de políticas al respecto.

1.2.9. Competencia desleal[38]

(GRI 206-1)

En España los aspectos relacionados con la defensa de la competencia se incluyen en el marco del SCNG dado el objetivo de la Compañía de promover el respeto a la normativa de defensa de la libre competencia. En este sentido, tras identificar los riesgos de competencia e incluir los mismos en la matriz de riesgos y controles, las direcciones garantes llevan a cabo un ejercicio de control adecuada que, a su vez, es objeto de supervisión por la dirección de Cumplimiento.

La Política de Derechos Humanos de Aena recoge el compromiso formal de la organización para evitar cualquier tipo de conducta relacionada con la competencia desleal. Asimismo, en Reino Unido se ha aprobado en 2022 la Política de Cumplimiento de la Competencia.

En España, las condiciones establecidas en el DORA permiten a Aena el control en aras de evitar cualquier tipo de práctica relacionada con la competencia desleal, en este caso como garante para la fijación de precios por parte de la Compañía.

Dicho documento establece los criterios para la fijación anual de la tarifas aeroportuarias en el periodo 2022-2026, y se convierte en garante para evitar la celebración de acuerdos contrarios a la competencia, y en particular acuerdos con los que se pretenda la fijación de precios.

Por otro lado, en la contratación de proveedores a Aena le resulta de aplicación de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector publico. Esta normativa establece una serie de medias para el caso de que se tuvieran indicios fundados de conductas colusorias en el procedimiento de contratación, en el sentido definido en el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. En esa circunstancia, los trasladará con carácter previo a la adjudicación del contrato a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia o, en su caso, a la autoridad

[38] Con fecha 20 de febrero de 2020 el Juzgado de lo Mercantil emplazó a Aena a contestar la demanda presentada por Ryanair DAC en la que interesa la declaración de nulidad de una penalización impuesta por Aena a Ryanair, que asciende a 9.000 €, cuantía inmaterial para la Organización, la declaración de nulidad de la cláusula contractual donde se establece la penalización y la devolución de la cantidad impuesta. La declaración de nulidad de la cláusula cuestionada se sustenta en que había sido impuesta mediante abuso de posición dominante. El juicio se celebrará con fecha 1 de marzo de 2023. Aena ha sostenido en todo momento, que el fundamento de la pretensión de la Demandante no es una cuestión de abuso de posición dominante, sino la oposición a que se le impusiera la correspondiente penalización y, por tanto, una cuestión contractual. Aena considera que, para conocer de esta cuestión, deben ser competentes los tribunales de la jurisdicción civil y así lo pondrá de manifiesto en el momento procesal oportuno.

de competencia autonomía correspondiente.

En 2022 se ha impartido capacitación a la Alta Dirección en materia de competencia.

En Reino Unido se ha aprobado, durante el ejercicio 2022, una política propia (*LLA Competition Compliance Policy*) y se ha impartido formación relacionada.

Durante el ejercicio 2022, no se han abierto o finalizado procedimientos en contra de Aena en España, Reino Unido y Brasil por prácticas anticompetitivas[39] (lo cual incluye prácticas monopólicas y contra la libre competencia).

1.2.10. Canal de denuncias[40]

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

Aena dispone, tanto en España como en Reino Unido y Brasil, de canales específicos a través de los cuales se pueden tramitar denuncias de conductas irregulares, ilegales y que puedan quebrantar las políticas, procedimientos y normas de actuación de la Compañía, así como otras comunicaciones de carácter confidencial.

En concreto, en España se dispone de[41]:

- Canal de denuncias interno: disponible para los grupos de interés interno[42], y al cual se puede acceder a través de la intranet o utilizando el buzón del canal de denuncias. Para realizar la denuncia, han de identificarse, garantizando así en todo momento el derecho de confidencialidad de la identidad de los denunciantes, a la defensa y a la presunción de inocencia de las personas afectadas[43].
- Canal de denuncias externo: se puede acceder a él a través de la web corporativa de Aena y por correo postal dirigido a la Dirección de Cumplimiento de Aena para que cualquier persona, incluidos los empleados pueden formular su denuncia, posibilitando de esta manera mantener su anonimato, en caso de que el denunciante así lo desee.
- Asimismo, se contempla la posibilidad de formular la denuncia de forma presencial, en cuyo caso la comunicación será grabada y se advertirá al informante del tratamiento de sus datos, de acuerdo con lo que establece el Reglamento (UE) 2016/679 y la Ley Orgánica 3/2018 de 5 de diciembre de Protección de Datos Personales y garantía de derechos digitales.
- Por último, de acuerdo con la nueva normativa sobre protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción por la que se traspone la Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión, se prevé un Canal de Denuncias ante la autoridad independiente de protección del informante para aquellas denuncias relativas a la comisión de cualesquiera acciones u omisiones que constituya una infracción del Derecho de la Unión Europea.

El citado Canal de Denuncias es gestionado y supervisados por el OSCC, a través de la Dirección de Cumplimiento, ofreciendo las siguiente garantías:

- Independencia funcional del informante: todas las denuncias recibidas se analizan por el OSCC.
- Confidencialidad de la identidad de la persona que la realiza, así como del informante y afectado en términos de la nueva normativa, en caso de que la denuncia no sea realizada de forma anónima.
- Informar a las personas estrictamente involucradas en el proceso, así como dar seguimiento y concluir sobre las denuncias presentadas.
- No sufrir represalias el informante.

En caso de infracción, se aplicarían las medidas disciplinarias previstas:

- Para empleados, en el Convenio colectivo.
- Para la Alta Dirección las medidas sancionadoras están previstas en los contratos que regulan su relación con Aena.
- A los miembros del Consejo de Administración se aplicará lo previsto en el Reglamento del Consejo de Administración.

Esta forma de proceder para la gestión de las denuncias queda reflejada en el “Procedimiento de Gestión del Canal de Denuncia”, así como en el “Procedimiento para la tramitación e instrucción de denuncias” que está siendo objeto de modificación para su adaptación a la nueva normativa sobre protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción por la que se traspone la Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, relativa a la protección de las personas que informen sobre infracciones del Derecho de la Unión.

Para promover la sensibilización sobre el Canal de denuncias a los empleados, durante 2022 se publicaron varias píldoras informativas a través de la newsletter interna.

En Reino Unido, se ha aprobado durante el 2022 un nuevo procedimiento de gestión de denuncias (*Whistleblowing Policy*), disponible en la intranet para

[39] Dato reportado por primera vez en este EINF 2022 de Grupo Aena.
[40] Pueden consultarse los enlaces a las webs citadas en este apartado del documento en el capítulo “Enlaces de interés” de este documento.
[41] En España disponible para la recepción de denuncias de Aena S.M.E, S.A, SCAIRM y ADI. Además de estos canales, la denuncia puede ser formulada mediante correo postal, informando al superior jerárquico, domicilio social.
[42] Miembros de los Órganos de Administración, directivos y empleados de Aena
[43] En caso de que el empleado quiera mantener su anonimato, puede realizar su denuncia a través de Canal de denuncias externo, disponible en la web de la Organización.

todos los empleados, que contempla los pasos a seguir en caso de denuncia. Las denuncias pueden ser interpuestas a través de:

- La comunicación directa con el gerente;
- El *Whistleblowing Officer*;
- El servicio de operaciones del aeropuerto, cuyo proveedor ha cambiado en 2022;
- Un servicio telefónico externo confidencial gestionado por una empresa externa; el asesor legal;
- El CEO.

Para asegurar el conocimiento de la organización se envían mensajes de forma periódica al respecto.

Por su parte, en los aeropuertos de Aena en Brasil, para la tramitación de denuncias se dispone de un Procedimiento de Gestión del Canal Ético, así como la herramienta *Canal de Ética*. Esta plataforma se administra internamente, y tiene la posibilidad de tramitar informes de manera anónima[44]. Las denuncias recibidas son dirigidas a compliance@aenabrasil.com.br y solo las reciben los miembros del CCAB (Comité de Cumplimiento de Aena Brasil) y el gerente de Cumplimiento. Todas las denuncias se tratan de forma confidencial.

En 2022[45] se han tramitado en Aena 60 comunicaciones (24 en España, una en Reino Unido y 35 en Brasil) a través de los canales correspondientes (14 menos que en 2021, cuando se tramitaron 33 en España, 3 en Reino Unido y 38 en Brasil).

Recepción por la Dirección. de Cumplimiento de las denuncias por los canales oficiales (interno y/o externo):
- Intranet (formulario),
- web (portal telemático), correo postal y otros..

Una vez recibida la denuncia se cataloga por la Dirección. de Cumplimiento como denuncia o reclamación en función de los criterios establecidos en el Procedimiento de gestión del canal de denuncias aprobado por el OSCO
Si se cataloga como denuncia se le asigna un número de registro correlativo.

Tras las evaluaciones preliminares se acuerda su admisión o inadmisión en el plazo de 5 días habiles.
Se podra recabar con caracter previo a la admision información adicional. La decision adoptada sobre su admisión o inadmisión será comunicada al alertador en el plazo de 7 dias.
Igualmente se informará a cualquier persona sobre la que verse la denuncia de los hechos de que se le acusan salvo que ello ponga en peligro la efectividad de acciones legales posteriores o se trate de un asunto de indole laboral no crítico en que la notificación al denunciado pueda tener consecuencias negativas, lo que será valorado convenientemente por el OSCC. y siempre dentro del respeto de la normativa de protección de datos de carácter personal

Tras la remisión de la denuncia al OSCC, se inicia procedimiento de investigación que concluirá con el informe de conclusión y la terminación del procedimiento.
Para todo ello, se hace remisión a lo dispuesto en el Manual para el tratamiento e investigación de hechos comunicados a través del Canal de Denuncias.

Recibido el informe de conclusiones del instructor por la Dirección de Cumolimiento. esta lo elevará al OSCC, que concluirá sobre:
- La existencia o no de incumolimiento. En caso de no constarse incumplimiento alguno, se procederá al archivo de la denuncia.
- Las medidas a adoptar a la vista de los hechos denunciados.

La Dirección de Cumplimiento notificará al alertador el fin de la investigación objeto de este procedimiento y el resultado de manera sucinta. También se notificará al denunciado. si no se hubiera hecho ya. y se le comunicarán las consecuencias y conclusiones de la investigación.

[44] Disponible en portugués.
[45] En lo que respecta a las denuncias recibidas en España en 2021, Se han cerrado por el OSCC 7 denuncias del año 2021 (que estaban pendientes de resolución) y 17 del ejercicio 2022. A fecha de este informe, 4 denuncias continúan abiertas, en fase de investigación por los instructores designados.

		2021			2022		
Tipo de Denuncia[46]	**Estatus**	**España**	**Reino Unido**	**Brasil**	**España**	**Reino Unido**	**Brasil**
Acoso Laboral[47]	Desestimada	5	1	-	3	-	3
	Estimada	-	2	-	-	-	-
	Medidas Adoptadas	-	Fomento de la formación. Retirada del empleado del proceso.	-	Redirigidas al Procedimiento de acoso laboral.	-	-
Discriminación por Razón de Sexo	Desestimada	-	-	-	-	-	-
	Estimada	-	-	-	-	-	-
	Medidas Adoptadas	-	-	-	-	-	-
Vulneración de Derechos Laborales	Desestimada	4	-	-	15	-	-
	Estimada	-	-	-	-	-	-
	Medidas Adoptadas	-	-	-	Medidas de refuerzo.	-	-
Corrupción y Fraude	Desestimada	2	-	1	1	-	-
	Estimada	1	-	-	1	-	-
	Medidas Adoptadas	Financieras	-	Mejora de controles	Medidas correctoras y de refuerzo de controles.	-	-
COVID/Sanitarias	Desestimada	4	-	-	-	-	1
	Estimada	-	-	1	-	-	-
	Medidas Adoptadas	-	-	Conferencia de cumplimiento de los protocolos sanitarios.	-	-	-
Incumplimiento del Código de Conducta u Otras Normativas	Desestimada	3	-	-	1	-	6
	Estimada	-	-	-	1	-	2
	Medidas Adoptadas	-	-	-	Medidas correctoras de refuerzo y otras medidas.	-	Orientaciones y correcciones para el proveedor. Refuerzo mantenimiento de instalaciones. Traslado de personal a otra unidad. Refuerzo en la orientación del empleado.
Irregularidades en la Contratación	Desestimada	3	-	-	-	-	2
	Estimada	-	-	-	-	-	-
	Medidas Adoptadas	-	-	-	-	-	-
Otros	Desestimada	11	-	26	2	1	21 (1 en evaluación)
	Estimada	-	-	10	-	-	-
	Medidas Adoptadas	-	-	Advertencias verbales y por escrito. Realización de investigación climática. Feedback.	Medidas de refuerzo	Investigaciones y auditorías internas por parte del Aeropuerto	-

[46] Tanto en 2021 como en 2022, no se han recibido denuncias de las siguientes tipologías en ninguna de las jurisdicciones en las que opera Aena: Blanqueo de Capitales, Competencia Desleal y Prácticas Monopolísticas, y Protección de Datos.
[47] Las denuncias por acoso pueden ser recepcionadas a través del canal de denuncias o del programa previsto en el protocolo de atención a la prevención del acoso sexual, e incluye un protocolo específico.

1.2.11. Protección de datos

(GRI 3-3)

Aena cuenta con un modelo de cumplimiento de protección de datos y privacidad que parte del respeto al derecho fundamental a la protección de datos y privacidad recogido en el Código de Conducta, así como en un conjunto de documentos en los que queda plasmado dicho compromiso de manera formal.

Aena formaliza su compromiso con el respecto fundamenta a la protección de datos y privacidad en el Código de Conducta, la Política de Seguridad de la Información, la Política de Derechos humanos, y otros documentos

Dicho modelo se basa en una Política de Seguridad de la Información, que recoge también la importancia de garantizar la privacidad de la información, y un conjunto de normas, procedimientos e instrucciones para poder asegurar el cumplimiento de esta normativa.

En España, Aena dispone de una Política de Privacidad para clientes y usuarios de la web y de los aeropuertos, así como una Política de Privacidad para Accionistas e Inversores, ambas publicadas en la web. Así mismo, existen Políticas de Privacidad para empleados. Estas políticas detallan los tratamientos de datos personales y la información requerida por el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD) y por la Ley de Protección de Datos de 2018.

El modelo es gestionado por la Unidad Central de Protección de Datos (OCPD) y por el Delegado de Protección de Datos.[48] Así mismo, existe un Comité de Protección de Datos, que cuenta con la participación de las Direcciones Corporativas de Aena, con implicaciones en la materia, haciendo funciones de apoyo y asesoramiento.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de una Política de Privacidad para clientes y algunos operadores del Aeropuerto, accesible a través de su página web. Dicho documento explica cómo se utilizan los datos personales para una variedad de propósitos y detalla la información requerida por la Ley de Protección de Datos de 2018. Asimismo, los contratos con proveedores y operadores amparan la Protección de Datos a través de la elaboración de contratos especializados o a través de las Tarifas y Condiciones de Uso del Aeropuerto. También se dispone de una Política de Protección de Datos que se puede consultar por parte de los empleados en *LLA Hub*.

Dichas políticas están integradas en el sistema de cumplimiento, e incluyen medidas disciplinarias que se deben aplicar en caso de incumplimiento. Además, el Responsable de Protección de Datos local involucra a auditoría interna en el marco de protección de datos y, en su caso, a la auditoría externa.

La responsabilidad de gestión de cualquier incidencia en materia de protección de datos recae, en última instancia, sobre el Asesor Jurídico.

En Brasil se dispone de un Programa de Gobernanza para la protección de datos personales, enfocado a garantizar el cumplimiento de la Ley General de Protección de Datos que resulta de aplicación (Ley 13.709/2018). Entre las orientaciones que contempla, se encuentran:

- La gestión de terceros, para asegurar por su parte el correcto uso de los datos personales.
- Actividades con datos personales, a fin de mantener el histórico de actividades actualizada, se debe informar al responsable de cumplimiento responsable de todo cambio que pueda estar relacionada con la materia.
- Miembros del Comité de Protección de datos, encargadas de participar en el desarrollo del proyecto y difundir las informaciones relacionadas.

Todo ello se desarrolla al amparo de la normativa interna que resulta de aplicación, entre ellas la Política de Privacidad para los usuarios de los aeropuertos, la Política de Privacidad de trabajadores de terceros, entre otros.

[48] Su función principal es la de velar por el cumplimiento de la legislación vigente en materia de protección de datos, realizando las tareas de mantenimiento y actualización del Registro de Actividades de Tratamiento, implantación de las medidas de seguridad, coordinación de las auditorías, internas y externas, en la materia, asesoramiento al resto de la corporación, contestación de requerimientos de la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD) o la atención a los ejercicios de derechos que cualquier ciudadano puede solicitar ante Aena. El punto de contacto con la Unidad Central de Protección de Datos se realiza a través del correo ocpd@aena.es, y con el Delegado de Protección de Datos, como figura de máxima responsabilidad en el efectivo cumplimiento de la normativa, en la dirección: dpd@aena.es
En Reino Unido se dispone de un Responsable de Protección de Datos propio, el cual fue reemplazado a mediados de 2022.

MODELO DE CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE PROTECCIÓN DE DATOS Y PRIVACIDAD
Código de Conducta: recoge el respeto al derecho fundamental a la protección de datos y privacidad

Compromiso formal al más alto nivel	
Política de Seguridad de la Información	
Aprobada por	Consejo de Administración
Disponible en	Intranet corporativa España, Reino Unido, y Brasil (Sharepoint) y web corporativa (todos los usuarios)[49]
Alcance	Incluye, a consejeros, directivos y, en general, a todos los empleados del Grupo Aena sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, empresas contratadas, empresas colaboradoras y clientes y, más en general, a toda persona que tiene acceso a la información y/o sistemas de la organización así como a todas las infraestructuras físicas (edificios, aeropuertos, etc.). A su vez, es aplicable a todos los sistemas de información de Aena, independientemente de la tecnología que la soporte y a todo tipo de información creada o utilizada como soporte de los negocios de Aena, independientemente de su formato o medio de almacenamiento
Principales características	Define el modo de acceso, la utilización, la custodia y la salvaguarda de los activos informáticos, garantizando siempre la integridad, confidencialidad, disponibilidad, autenticidad y trazabilidad específica sobre los sistemas críticos de la información de Aena, respetando el marco legal vigente y cumpliendo fielmente las directrices, procedimientos y normativa de acceso que se establezcan. Incluye las principales pautas en lo que respecta al tratamiento de la información y, en consecuencia, prohíbe la divulgación, duplicación, modificación, destrucción, mal uso, robo y acceso no autorizado a información propiedad de Aena o de otras empresas y personas que le haya sido confiada, debiéndose acceder solo a aquella información necesaria para el desempeño de sus funciones.
Conjunto de procedimientos, guías y medidas	
Aplicables a los administradores, directivos y empleados, así como a todas las personas y empresas que tengan relación con la Sociedad, con el fin de asegurar que todos los activos de información se encuentran adecuadamente protegidos, limitando su uso al propósito de los procesos para los que están destinados y garantizando que se controla el acceso a los mismos.[50]	

Mecanismos para informar a los interesados de la privacidad de sus datos[51]				
	Política de Privacidad de datos de empleados[52]	**Política de Privacidad para usuarios de las instalaciones, páginas web y APP**	**Política de Privacidad del personal de empresas colaboradoras**	**Política de Privacidad para Accionistas e Inversores**
Disponible en	Intranet corporativa	Webs corporativas para todos los usuarios, proveedores y clientes	Web corporativa, para todos los empleados de empresas colaboradoras	Web corporativa
Países	España y Reino Unido	España, Reino Unido y Brasil	España y Brasil	España
Principales características	Incluyen información sobre: • Quién es el responsable del tratamiento de los datos personales • Naturaleza de los datos tratados • Finalidades para las que se van a utilizar los datos personales • Cómo ejercer los derechos de acceso, de rectificación, de supresión oposición, de limitación al tratamiento, de portabilidad, exclusión y de no ser objeto de decisiones individuales automatizadas • Plazo de conservación de los datos • A quién se comunican los datos (divulgación a terceros) • Medidas de seguridad sobre los datos • Mecanismos establecidos para que el usuario pueda escalar temas relacionados con la privacidad de datos, como por ejemplo la manera de poder contactar con el Delegado de Protección de Datos			

[49] Ver capítulo "Enlaces de interés."
[50] Dicha documentación es elaborada por la Oficina Central de Protección de Datos y aprobada por el Delegado de Protección de Datos. Esta pendiente incorporar al procedimiento de aprobación, el conforme del Comité de Protección de Datos. Esta documentación está disponible para todo el personal de las empresas del grupo en el portal de protección de datos personales publicado en la intranet.
[51] En Brasil, ambas políticas de privacidad han sido aprobadas por la dirección corporativa local, y aplican tanto a clientes/usuarios/pasajeros como a personal de terceros, respectivamente. Su objetivo consiste en informar sobre los datos personales recogidos y el tratamiento realizado sobre los mismos, así como aportar información de contacto (privacidade@aenabrasil.com.br) con el fin de ejercer los derechos establecidos por la ley brasileña nº 13.709/2012. Las políticas están publicadas en la página web de Aena Brasil.
[52] En España, Reino Unido y Brasil, también se introducen cláusulas en el contrato de trabajo de los empleados que tienen como objetivo informar sobre los datos personales recogidos y el tratamiento realizado sobre los mismos, así como aportar información de contacto con el fin de ejercer los derechos establecidos por la normativa local aplicable. La cláusula queda firmada por los empleados, quienes conservan una copia.

Medidas para garantizar la privacidad. Riesgos[53]

En el momento de recogida de datos personales de los distintos interesados, se les informa del tratamiento de sus datos personales mediante las correspondientes cláusulas informativas y/o políticas informativas de privacidad, y se garantiza que dichos datos solo serán usados para las finalidades informadas y durante los plazos de conservación definidos.

Para garantizar una adecuada gestión de riesgos en materia de protección de datos, se dispone de políticas informativas de privacidad, orientadas a cada uno de los colectivos, mediante las cuales se les informa del tratamiento de sus datos personales, de acuerdo a lo establecido en la normativa de protección de datos (ver infografía anterior). Dichas políticas informan de la empresa del grupo responsable o responsables de tratamientos, los tipos de datos tratados, finalidades de tratamiento, bases legales para dichos tratamientos, plazos de conservación y supresión, cesiones o comunicaciones de cesión a terceros y, en su caso, las transferencias internacionales de datos y las garantías necesarias para su realización, como ejercer sus derechos reconocidos ante el responsable, y como contactar con el Delegado de Protección de Datos y con la Autoridad de Control. En los casos de existencia de decisiones automatizadas, se informa de las mismas y de sus características, de acuerdo a la normativa. Las Políticas disponibles en España son las siguientes[54]:

- Política informativa de privacidad de datos para usuarios de las instalaciones, clientes, proveedores y de la web de Aena.
- Política informativa de privacidad de la APP.
- Política informativa de Privacidad a accionistas e inversores.
- Política informativa de Privacidad a empleados.
- Política informativa de Privacidad para personal de empresas colaboradoras.[55]

Asimismo, el modelo a seguir a este respecto “privacidad desde el diseño”, pone en el centro de la elaboración de cualquier producto o servicio la protección de los datos personales desde las primeras fases. Sobre éstas, se tienen en cuenta una serie de medidas de seguridad en base del riesgo correspondiente. Estas medidas parten de una metodología de análisis de riesgos (relativa a la privacidad de los datos personales), y de evaluaciones de impacto en la protección de datos. Así, ante la creación de nuevos productos o servicios que conllevan el tratamiento de datos personales o de cambios significativos sobre en un tratamiento ya existente, la Unidad Central de Protección de Datos, junto el Delegado de Protección de Datos, realizan el correspondiente análisis del tratamiento, teniendo en cuenta los riesgos para la privacidad y, en base a la requerido por la normativa, la correspondiente Evaluación de Impacto en la Privacidad, los cuales se revisan de forma periódica con el fin de perseguir la mejora continua. Este modelo aplica a todas las operaciones de tratamiento de datos personales realizadas por las empresas del grupo de los distintos colectivos de interesados: empleados, accionistas e inversores, clientes y proveedores.

Medidas para garantizar el cumplimiento de la normativa. Auditorías

Entre las medidas para comprobar el grado de adecuación a la normativa de protección de datos, se encuentra un programa de auditorías internas y de revisiones “in situ” que detectan y subsanan las posibles las deficiencias detectadas.

En 2022, se han llevado a cabo un total de 47 revisiones “in situ”[56] (4 en 2021) distribuidas entre España (3), Reino Unido (44), habiéndose detectado 57 deficiencias (32 en 2021) distribuidas entre España (34), Reino Unido (23).

Cultura corporativa en materia de protección de datos personales

Durante 2022, y con el objetivo de promover una cultura de protección de datos personales, se han llevado a cabo una serie de acciones formativas y de sensibilización en la materia que, en España, han contribuido a la capacitación de 988 empleados (4.253 empleados en 2021) y en Reino Unido de 304 empleados[57]. Cabe destacar, también, que en Brasil se imparte formación a toda la plantilla con el fin de difundir y dar a conocer el

[53] Los riesgos relativos a protección de datos y ciberseguridad están recogidos entre los denominados " 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. En caso de infracción, en España, el Código de Conducta de Aena establece que incumplimientos en materia de protección de datos pueden motivar la aplicación de sanciones disciplinarias conforme a la legislación laboral.
[54] En Reino Unido y Brasil tienen sus correspondientes políticas y normas adaptadas. Por ejemplo, en Brasil la Política de Privacidad para los usuarios de los aeropuertos, la Política de Privacidad de trabajadores de terceros, o los contratos de trabajo de los empleados; en Reino Unido el Aviso de privacidad para empleados y contratistas.
Asimismo, en Brasil, todas las actividades que involucran el procesamiento de datos personales se registra adecuadamente y se revisan anualmente.
[55] En Brasil, se dispone de la Política de Seguridad de la Información, Política informativa de privacidad de datos para usuarios de las instalaciones, clientes, proveedores y de la web de Aena y la Política informativa de Privacidad para personal de empresas colaboradoras, alineadas con las de Aena. Pueden consultarse los links a las políticas que estén públicamente disponibles en el capítulo “Enlaces de interés” de este documento.
Por su parte, en Reino Unido se dispone de una Política de Seguridad IT, una Política de Protección de Datos, la Política de Privacidad para Clientes disponible en Privacy Notice - London Luton Airport (london-luton.co.uk), Política de divulgación a terceros: política de privacidad del sitio web. Pueden consultarse los links a las políticas que estén públicamente disponibles en el capítulo “Enlaces de interés” de este documento.
[56] En Brasil no se ha desarrollado ninguna.
[57] Información no disponible para Reino Unido en 2021.

Programa de Gobernanza en Protección de Datos y, desde 2019, 358 empleados (108 en 2022[58]) han recibido formación sobre la Ley General de Protección de Datos brasileña (LGPD) y otros temas relacionados. Además, el área de TIC local lleva a cabo formaciones específicas en materia de controles de acceso y mejoras de seguridad[59].

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

También, en España, se celebran videoconferencias de carácter periódico con los Coordinadores de Grupos de Aeropuertos de protección de datos, en las cuales el Delegado de Protección de Datos aborda las cuestiones más relevantes que hayan sucedido en el periodo, y se da respuesta a cualquier duda o consulta que los Coordinadores planteen. En 2022 se han celebrado un total de 16 (12 en 2021). Por último, cabe destacar la distribución periódica de píldoras divulgativas en materia de protección de datos, habiéndose remitido 18 en 2022 (11 en 2021).

En 2022, y al igual que en 2021, no se han detectado brechas de seguridad de datos personales y se han atendido los ejercicios de derechos recibidos de los interesados.

Indicadores sobre Protección de Datos (GRI 418-1)

	2021				2022			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Total de casos identificados de filtraciones, robos o pérdidas de datos de clientes (nº)	0	1 (menor)	0	1 (menor)	0	0	0	0
Vulneraciones de la normativa de protección de datos y notificados al usuario	0	0	0	0	0	0	0	0
Vulneraciones de datos personales	0	0	0	0	0	0	0	0
Clientes afectados (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Reclamaciones recibidas por terceras partes y corroboradas por la organización en material de protección de datos (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Reclamaciones de autoridades regulatorias en material de protección de datos (nº)	3	0[60]	0	3	1	0	0	1

[58] Información no disponible para Brasil en 2021.
[59] Dato de 2021 no disponible para Reino Unido y Brasil.
[60] Fueron recibidas 3/4 reclamaciones de solicitudes de acceso de sujetos y una denuncia desde la Oficina del Comisario de Información (ICO, *Information Commissioner Officer*), para la gestión directa de las mismas desde el propio Aeropuerto con los denunciantes implicados. No fue tomada otra medida.

1.3. Transparencia fiscal

Enfoque fiscal

(GRI 207-1)

El Consejo de Administración se posiciona como único responsable de determinar la Estrategia fiscal[61], que integra los valores de transparencia, integridad y prudencia, y define el enfoque adoptado en relación a los asuntos fiscales de una manera consistente y alineada con la estrategia del Grupo[62].

Gobernanza fiscal

(GRI 207-2)

El seguimiento de las recomendaciones de los códigos de buenas prácticas tributarias (como por ejemplo, los Principios de Gobierno Corporativo de la OCDE) en los países en los que se desarrolla la actividad de Aena, o de las empresas del Grupo que controla, es uno de los principales compromisos adoptados y reflejados en la Política fiscal corporativa, siendo aplicable a Aena, en España, y a las sociedades controladas por Aena (en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio), en Reino Unido y Brasil.

El Consejo del Aeropuerto de Londres-Luton ha aprobado la Política de prevención contra la Evasión Fiscal en julio de 2022, alineada con la de Aena en España.

En este sentido, la Comisión de Auditoría se erige como órgano responsable de revisar y supervisar las políticas corporativas, entre las cuales se encuentra la mencionada en materia de práctica fiscal. Asimismo, se encuentra bajo su responsabilidad revisar los procedimientos enfocados a prevenir conductas irregulares, como las relacionadas con cuestiones tributarias[63].

Cada semestre, el responsable de la Dirección Económico-Financiera traslada las operaciones con partes vinculadas de la Compañía al Consejo de Administración; y al menos dos veces al año, en la fecha de formulación de las Cuentas Anuales, y en la fecha de presentación del Impuesto sobre Sociedades, comunica la adopción de políticas fiscales así como aquellas operaciones que tienen un impacto fiscal significativo.

El Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática también se involucra en esta materia, mediante su labor de comprender, promover, orientar y monitorear los objetivos, planes de acción, prácticas y políticas de la compañía en materia ambiental y social, procurando que las mismas tengan adecuadamente identificados e incluidos principios fiscales responsables, responsabilidades, objetivos y estrategias, etc.

El respeto y cumplimiento correcto de las obligaciones establecidas y los compromisos asumidos en la materia fiscal es de carácter fundamental para alcanzar los ODS.

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

Control y gestión de riesgos

(GRI 2-26; 207-2)

Los riesgos fiscales se incluyen en el mapa de riesgos de la Compañía bajo la categoría de riesgos “legales y de cumplimiento”, por lo que les aplica el mismo modelo de gestión, seguimiento y revisión que al resto de riesgos. Por tanto, el Consejo trabaja en la definición, actualización y aprobación de las políticas de control y gestión de riesgos, así como en el establecimiento de niveles aceptables de los mismos y, en base a la información recibida mensualmente de los distintos departamentos corporativos, se lleva a cabo actualización anual del mapa de riesgos bajo la supervisión del Comité de Auditoría.

Cualquier tipo de denuncia con la que se ponga de manifiesto conductas irregulares que puedan implicar la realización 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 relativas a obligaciones tributarias), puede y debe tramitarse a través del Canal de Denuncias, que se constituye como mecanismo de notificación de inquietudes en diversas materias.

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

(GRI 207-3)

La tramitación por parte de Aena de los asuntos fiscales se lleva a cabo en un marco de transparencia, proactividad y responsabilidad con sus grupos de interés[64] con el fin de respetar las leyes tributarias de cada jurisdicción en la que opera, reduciendo a mínimos

[61] La Estrategia Fiscal puede consultarse en el capítulo “Enlaces de interés.”
Actualmente no se ha definido una periodicidad/frecuencia específica para la revisión de dicha Estrategia.
[62] Dicha Estrategia es objeto de revisión anual. Si bien, desde su aprobación, únicamente se han producido pequeñas adaptaciones de redacción.
[63] 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.
[64] 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"

el riesgo reputacional, y compatibilizando su actividad con la creación de valor para el accionista y el resto de stakeholders.

Concretamente, se abordan temas como la gestión fiscal responsable y el intercambio de mejores prácticas mediante la participación activa de las empresas en clústeres y grupos de trabajo en materia de buen gobierno. Asimismo, Aena se involucra en diversos foros con el Servicio Tributario y otros terceros para reforzar su transparencia fiscal de acuerdo con el Código de Buenas Prácticas, habiendo sido, una de las once empresas del IBEX galardonada, durante el ejercicio 2022 con el sello "t" de transparente que otorga Haz Fundación.

En cuanto a la cooperación con las autoridades fiscales, en el marco de la política fiscal de la Compañía, el Grupo integra los principios de transparencia, confianza mutua y honestidad en sus relaciones con las autoridades fiscales, suministrando la información y los documentos fiscales solicitados en el menor tiempo posible y con la mayor cobertura dentro de lo adecuado.

Por último, la Política refleja el compromiso de Aena con colaborar con la Administración Tributaria en los posibles procedimientos inspectores para llegar a acuerdos y conformidades en los mismos, en la medida de lo posible y sin menoscabo de la buena gestión empresarial y del legítimo derecho a discrepar en caso de controversia.

1.3.1. Contribución fiscal[65]

(GRI 207-4)

Aena se encuentra alineada con sus compromisos en materia de desarrollo sostenible y contribución al progreso de las comunidades en las que opera mediante la satisfacción de sus obligaciones fiscales, que constituye su principal aportación al sostenimiento de las cargas públicas y se lleva a cabo bajo premisas de fiscalidad responsable y transparencia.

La contribución fiscal[66] del Grupo Aena en el ejercicio 2022 ha ascendido a 526,5 M€ (285 M€ en 2021). Los impuestos soportados ascendieron a 455,7 millones de € (267,3 M€ en 2021), siendo el más importante el impuesto sobre beneficios que sumó 176,2 M€. La contribución fiscal en el ejercicio 2022 se reparte entre los 32,5 M€ de impuestos pagados en Reino Unido (6,2% sobre el total) -16,1 M€ en 2021-, los 469 M€ en España (89,1% sobre el total) -258 M€ en 2021-, y los 24,9 M€ en Brasil (4,7%) -10,8 M€ en 2021-.

Indicadores en materia fiscal (GRI 207-4)

Jurisdicciones tributarias donde Aena tenga participaciones	Ingresos de transacciones intragrupo con otras jurisdicciones fiscales	Beneficio antes de impuestos	Impuestos retenidos y pagados en nombre de los empleados	Impuestos recaudados de los clientes en nombre de una autoridad fiscal	Posiciones fiscales inciertas significativas	Deuda intraempresarial	Impuestos sobre el beneficio de las sociedades pagados (criterio de caja)	Gasto contable del Impuesto sobre beneficio/pérdidas de las sociedades (excluir el impuesto diferido sobre beneficios y las provisiones para posiciones fiscales inciertas)	Otros impuestos o pagos a gobiernos
				2022					
ESPAÑA	11,7	1.110,9	192,03	-42,2	-	30	165,1	236,8	145,1
REINO UNIDO	-	16,2	3,9	13,7	-	-	8,9	6,3	6
BRASIL	-	59,2	8,1	14,6	-	-	2,2	20,2	0
				2021					
ESPAÑA	8,6	-566,0	164	-56,7	-	16	-	-182,4	150,7
REINO UNIDO	-	-63,7	2,9	6,5	-	-	0,3	-3,4	6,4
BRASIL	-	-92,7	4	6,2	-	-	0,6	-31,5	-

[65] Según lo dispuesto en la Nota 32 de las Cuentas Anuales Consolidadas, las principales diferencias permanentes que se ajustan en el cálculo del gasto del Impuesto sobre Sociedades se corresponden a gastos no deducibles. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio 2022 corresponden principalmente a la dotación al deterioro de inmovilizado (cuyo detalle se encuentra en la Nota 8), la diferencia entre la amortización fiscal y contable, y la dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal. La principal diferencia entre la previsión estimada del importe a pagar y el efectivamente pagado han tenido origen en las distintas incertidumbres que a principios de ejercicio estaban afectando a los escenarios macros de la economía mundial, lo que hacía difícil de prever el comportamiento del negocio.

[66] Todos los datos relativos a la contribución fiscal de Aena han sido incluidos en las Cuentas Anuales y, por tanto, verificados por un auditor externo. Asimismo, con respecto a las subvenciones públicas recibidas por Aena, puede consultarse el detalle en las Cuentas Anuales. Los datos relativos a "Beneficios antes de impuestos" y "Gasto contable del Impuesto sobre beneficio/pérdidas de las sociedades" de 2021 ha sido reexpresada de acuerdo con la nota 2.1.1. Cambios en políticas contables de las Cuentas Anuales.

1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena

(GRI 2-22)

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

En esta línea, Aena en 2022 ha dado un paso más en su compromiso con la sostenibilidad, incluyéndolo como aspecto primordial en el Plan Estratégico 2022-2026 de la Compañía y reafirmando sus compromisos adquiridos en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030[67]

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

Con la mira puesta a la consecución de esta hoja de ruta, la Compañía configura su modelo de gobierno para garantizar su efectividad y correcto desarrollo, cara a afrontar los principales desafíos y retos ESG[68].

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

ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD 2021-2030 Y PLAN ESTRATÉGICO AENA 2022-2026

- Descarbonización y reducción de la contaminación
- Gestión responsable de recursos (agua, energía, promoción de la economía circular, etc)
- Impacto en el entorno natural (biodiversidad, ruido)
- Compromiso con la comunidad local (ruido, protección de los derechos humanos, colectivos más vulnerables)
- Protección, cuidado y gestión del talento interno

ESTRATEGIA DE NEGOCIO RESPONSABLE 2020-2025 (RBS), REINO UNIDO (AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON)

Responsabilidad y eficiencia ambiental → **Participación en la comunidad** → **Seguridad y protección** → **Crecer con los empleados** → **Ofrecer una excelente experiencia al cliente** → **Cadena de suministros sostenibles**

[67] El Plan de Acción Climática de Aena forma parte de la Estrategia.
[68] En los aeropuertos de Aena en Brasil, si bien aún no se dispone de una Estrategia de Sostenibilidad propia, sí desarrollan actividades en materia ESG.

1.4.1. Política de Sostenibilidad

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

En este sentido, la Política que resulta de aplicación a Aena en España y a cualquiera de las sociedades integradas en su grupo, constituye el marco interno de referencia con el que la Compañía reafirma su compromiso con la creación de valor a largo plazo para todos sus grupos de interés, velando por que su actividad se desarrolle de acuerdo con un conjunto de valores, principios, criterios y actitudes que promuevan un desarrollo social y medioambiental sostenible.

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

COMPROMISO EXPLÍCITO CON LA SOSTENIBILIDAD	
Política de Sostenibilidad, aplicable a aplicación a Aena en España y a cualquiera de las sociedades integradas en su grupo (en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio)	**Estrategia de Sostenibilidad: 5 programas estratégicos**
• Integrar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio y niveles organizativos de la Sociedad • Mantener un compromiso firme con la calidad y la gestión ambiental • Asumir la lucha contra el cambio climático como prioridad estratégica • Análisis y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático • Minimizar los impactos ambientales (cambio climático, calidad del aire, gestión del ruido, gestión del agua, afección a la biodiversidad y gestión de residuos) • Velar por el desarrollo de las políticas sociales (derechos humanos, la diversidad, la igualdad de oportunidades, la seguridad y salud o la calidad). • Respetar y promover los derechos humanos fundamentales reconocidos internacionalmente y oposición absoluta contra la esclavitud moderna. • Proporcionar un entorno laboral seguro y saludable, caracterizado por la igualdad de oportunidades y la no discriminación, el fomento de la diversidad, la gestión, atracción y retención del talento, el desarrollo y la conciliación de la vida profesional y personal • Aportar valor en las áreas geográficas en las que opera. • Contribuir al bienestar social y a la mejora do la calidad de vida. • Asegurar la aplicación de los principios y prácticas tributarias responsables. • Fomentar la innovación y la mejorar continua. • Apoyar la adhesión de la Sociedad a proyectos o iniciativas de demostrada reputación y credibilidad • Impulsar los principios de transparencia, integridad y ética empresarial. • Establecer los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés. • Garantizar la rendición de cuentas.	**Neutralidad en carbono.** **Aviación sostenible.** **Uso responsable de recursos.** **Comunidad y cadena de valor sostenible.** **Compromiso Social.**

Objetivos concretos →	**Actuaciones específicas** →	**Presupuesto asociado** →	**Seguimiento** →	**Comunicación y reporte**

1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad

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

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

Para garantizar la correcta materialización y puesta en marcha de la Estrategia de Sostenibilidad, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática incluye entre sus funciones conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social[69].

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

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

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

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

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

GOBERNANZA SOSTENIBLE		
Aprobación	**Consejo de Administración** • Aprobación del Plan de Acción Climática. • Orientación y control de la estrategia, objetivos, riesgos y resultados en materias relacionadas con sostenibilidad • Apoyo de la Comisión de Auditoría en el proceso de supervisión del sistema de gestión de riesgos, asegurando la identificación, gestión y comunicación de los principales riesgos dentro de los niveles planificados. • Seguimiento de los avances de la Estrategia de Sostenibilidad / Plan de Acción Climática (incluyendo actuaciones y riesgos asociados).	
Supervisión, seguimiento y evaluación	**Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática** • Impulsar, orientar y supervisar las políticas en materia ambiental y social. • Seguimiento de las principales líneas estratégicas de sostenibilidad y colaboración a la Comisión de Auditoría en la supervisión de los riesgos asociados. • Evaluar y verificar la actuación y el cumplimiento de la estrategia y prácticas en materia ambiental y social, asegurando que se enfoquen a alcanzar una mayor sostenibilidad, promuevan el interés social y la creación de valor a largo plazo y tengan en cuenta los legítimos intereses de los restantes grupos de interés, e informar sobre ello al Consejo de Administración. • Validación de la evolución de la estrategia de sostenibilidad a futuro.	Reunión trimestral para garantizar un seguimiento periódico.
	Chief Green Officer Convertir la Sostenibilidad en un elemento fundamental en la toma de decisiones Afianzar el compromiso en esta materia con todas las partes interesadas.	
Coordinación y apoyo	**Grupo de trabajo interno** Coordinación de las áreas de negocio para el despliegue de la estrategia. Apoyo a la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	Revisión periódica de las actuaciones
Implantación	Dirección de Innovación, Sostenibilidad y experiencia del Cliente Dirección de Organización y Recursos Humanos	Puesta en marcha y desarrollo
	Todas las áreas organizativas y empleados con involucración directa y activa en las actuaciones	

1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad

(GRI 2-19; 3-3)

La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 en España está formada por 5 programas estratégicos con los que se da respuesta a algunos de los principales retos ESG identificados. Estos programas se desarrollan en 16 líneas de acción, alineadas con los ODS, que a su vez se despliegan en proyectos y acciones, y se concretan en una serie de metas.
La evolución de la Estrategia de Sostenibilidad se lleva a cabo en base a unos objetivos cuantitativos y KPIs específicos que se reportan de forma periódica.

La Estrategia de Sostenibilidad promueve la colaboración con terceros mediante grupos de trabajo y proyectos conjuntos con el objetivo de minimizar su impacto en el entorno.

Esta nueva hoja de ruta, cuya inversión asociada se aproxima los 750 M€[70], posibilita el desempeño sostenible de la Compañía y de terceros, lo cual posiciona a Aena como tractor de la industria en sostenibilidad.

Asimismo, anualmente se revisa el grado de progreso hacia los objetivos marcados con el fin de promover y fomentar la consecución de todas las metas establecidas, la cual está ligada a la retribución de la plantilla a modo de incentivo[71].

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

PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

	Neutralidad en carbono	Aviación sostenible	Uso responsable de recursos	Comunidad y cadena de valor sostenible	Compromiso social	Comunicación y transparencia
Líneas de Acción	Energías renovables Eficiencia energética Flota propia sostenible Compensación de emisiones	Propulsión limpia para aviones Eficiencia en operaciones aeronáuticas Flota ground handling sostenible	Huella hídrica eficiente Economía circular	Movilidad sostenible Cooperación y concienciación Calidad del aire Gestión del ruido Preservación de la biodiversidad	Relación con la comunidad Gestión de personas	Garantizar la transparencia de los resultados obtenidos a raíz del plan Comunicación con las agencias de calificación ESG y los accionistas
Algunos objetivos estratégicos	> Aeropuertos neutros en carbono en 2026 > Reducción del consumo de agua por pasajero > Reducción de los contaminantes atmosféricos (NOx, SOx, PM) > Zero Waste 2040 > Proteger y fomentar la biodiversidad local y global			> Limitar el impacto del ruido en las comunicaciones locales > En 2026 triplicaremos respecto a 2019 el importe destinado a iniciativas de acción social. Y en 2030, supondrá el 1% del beneficio neto. > Implementación de un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos > Aumentar el número de mujeres en puestos de dirección		
Algunos logros alcanzados	**100% del consumo eléctrico procedente de fuentes renovables en la red española y en el Aeropuerto de Londres-Luton.** **67% de reducción de emisiones propias de CO2e en la red española (año base 2019)** **Desarrollo de un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos**					

Inversión asociada, cercana a 750 M€

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

[70] Presupuesto económico total de la Estrategia para el periodo 2021-2030.
[71] En Reino Unido, como previamente fue indicado, se dispone de la Estrategia de Negocio Responsable, que contiene también 6 líneas de acción principales, alineadas con la Estrategia de Sostenibilidad en España. El detalle con la información sobre su grado de consecución y avance se puede consultar anualmente en el Informe de Sostenibilidad que publica el propio aeropuerto (para más información, ver apartado "Enlaces de interés"). Asimismo, a lo largo de este documento se informa del grado de desempeño del Aeropuerto en las diferentes materias ESG.
En los aeropuertos de Aena en Brasil, como previamente fue indicado si bien aún no se dispone de una Estrategia de Sostenibilidad propia, sí desarrollan actividades en materia ESG.

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

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

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

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

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

Objetivos y beneficios estratégicos	ODS	Actuaciones destacadas y logros	Sección del informe
Descarbonización y lucha contra el cambio climático Evolucionar hacia un modelo más sostenible mediante la puesta en marcha de actuaciones específicas como el uso de fuentes energéticas bajas en emisiones, la evolución hacia medios de desplazamiento limpios, el uso de combustibles sostenibles para la aviación, entre otros, trabajando de forma colaborativa con los grupos de interés. Reducir la huella de carbono de la Organización contribuyendo a la mitigación y adaptación al cambio climático. Siguiendo las directrices de TCFD realizar el análisis de riesgos y oportunidades de cambio climático y conocer el impacto del cambio climático en la Organización. Cumplir con los compromisos de descarbonización y actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar la lucha contra el cambio climático.	6 AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO 7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE 11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES 13 ACCIÓN POR EL CLIMA 15 VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES	Votación consultiva y aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climático en la Junta General de Accionistas. Compra del 100% de energía de origen renovable en 2020, 2021 y 2022, en España y Reino Unido. Nivel 3 del programa ACA en aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Aeropuerto de Londres-Luton. Obtención del Nivel A en el cuestionario de cambio climático de CDP. Inclusión de criterios ambientales en los pliegos de contratación y cláusulas de obligado cumplimiento. 67% de reducción de emisiones propias de CO_2e en la red española (año base 2019) 145.932 Tn CO_2e Emisiones evitadas gracias a instalaciones de energías renovables propias y eficiencia energética y a la compra de energía eléctrica con origen renovable Adjudicación de nuevas plantas fotovoltaicas en los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Promoción del uso de vehículo sostenible para acceder a los aeropuertos mediante un descuento del 15% a los pasajeros socios del Club Aena que aparquen su vehículo con distintivo ambiental "0 emisiones" en los parkings del aeropuerto. Disposición de 1.063 puntos de recarga para vehículos eléctricos en lado tierra y aire de los aeropuertos de Aena en España.	Compromiso con el entorno Gestión social de nuestra cadena de valor Innovación Gobierno responsable
Protección del entorno y uso eficiente de los recursos Minimizar el impacto ambiental de las operaciones y reducir su huella mediante actuaciones, objetivos y metas orientados a disminuir la contaminación atmosférica, el consumo de agua y los residuos generados. Proteger la biodiversidad y riqueza natural del entorno en el que opera la Organización. Desarrollar una gestión hídrica que haga frente a la pérdida de disponibilidad y calidad de agua y realizar una gestión integrada de las fuentes de suministro de agua y de los riesgos derivados del cambio climático. Alcanzar el desperdicio cero (Zero Waste) en 2040. Cumplir con los compromisos de reducción de emisiones del programa europeo para reducir los impactos negativos en la salud de la contaminación del aire mediante soluciones innovadoras. Limitar el impacto del ruido en las comunidades locales. Proteger y fomentar la biodiversidad local y global.		Estrategia de Sostenibilidad. Plan estratégico para la gestión del agua. Cálculo huella hídrica. Fomentar la maximización del reciclaje y minimizar el volumen de residuos generados. Fomentar la colaboración y concienciación en economía circular. Línea de acción de calidad del aire que cubre tanto las emisiones generadas por operaciones propias como por terceros. Puesta en marcha de las actuaciones necesarias para actualizar los censos de los Planes de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de Alicante y Palma de Mallorca. Comienzo de los trabajos para la implantación del Sistema de Monitorización de Ruido en el Aeropuerto de Lanzarote. 27.827 viviendas aisladas en el periodo 2000-2022 con un importe asociado de 351.126.666 € en los aeropuertos españoles y de Londres-Luton. Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido Fase IV de 13 aeropuertos. Iniciativas en aeropuertos para proteger la fauna local. Colaboración con la Fundación Saving the Amazon para la plantación de más de 10.000 árboles en la Amazonía.	

Objetivos y beneficios estratégicos	ODS	Actuaciones destacadas y logros	Sección del informe
Relación con la comunidad Promover e intercambiar 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. Contribuir al desarrollo de la comunidad en el que opera la Organización. Garantizar el respeto de los derechos humanos en toda la Organización y el cumplimiento de la normativa y las mejores prácticas vigentes.		Aena con la música: colaboración con la Fundación Teatro Real, Fundación Gran Teatro Liceu, Taller de Músics, Pau Casals. Proyecto Aena con la Investigación. Convenios con universidades. Inclusión de cláusulas sociales en los pliegos de contratación. Actualización de la Política de derechos humanos. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos. + de 3.230.490 € en aportaciones a fundaciones y asociaciones sin ánimo de lucro, en España y Reino Unido.	Servicios Seguros y de Calidad Compromiso con la sociedad y los derechos humanos Innovación
Infraestructuras innovadoras y seguras que fomenten la diversidad e inclusión social y las modalidades de uso sostenibles Servicios innovadores, seguros y de calidad para garantizar la cohesión y conexión territorial y el transporte, asegurando la protección de todos sus usuarios y empleados en las instalaciones aeroportuarias Fomentar el uso del transporte aéreo proporcionando un servicio seguro y de calidad, garantizando la accesibilidad de todos. Asegurar la seguridad y protección de todos los usuarios de las instalaciones y servicios de la Organización y reducir al mínimo cualquier tipo de riesgo derivado de una falla.		1.826.864 asistencias PMR (España, Reino Unido y Brasil). La inversión en proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2022 ha superado los 27 millones de €. Vehículos eléctricos para los movimientos en las pistas, e instalación de puntos de recarga rápida. Implementación *AenaMaps* en más aeropuertos. Nueva edición de *AenaVentures*, el programa de aceleración de Startup de Aena. Más de 13.900 vuelos ambulancias en España (11.050 en 2021). 786 empleados con más de 19.641 horas de formación específica en innovación.	

Objetivos y beneficios estratégicos	ODS	Actuaciones destacadas y logros	Sección del informe
Fortalecer las alianzas para la consecución de objetivos sostenibles comunes Aportar soluciones a los retos globales gracias a la colaboración de todos. Reconocimiento de la importancia de las alianzas, de la comunicación y la transparencia como herramientas para la sensibilización y la consecución de metas. Contribuir con estas alianzas a reducir la desigualdad Afrontar de forma conjunta los retos a los que se enfrenta la Compañía compartiendo las mejores prácticas con terceros. Mejorar el diálogo y la comunicación con todos los grupos de interés.	16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS 17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS	Más de 3.055 m^2 a espacios solidarios, para dar voz a entidades sociales, y 7.970 m^2 dedicados a exposiciones culturales, suponiendo una aportación en especie de 517.548 euros en 2022. 3.230.490 € en aportaciones a Fundaciones y entidades sin ánimo de lucro (347.000€ en Reino Unido, por parte del Aeropuerto de Londres-Luton y 2.883.405,75 € en España). Actualización de la Política Contra la Corrupción y el Fraude y de Cumplimiento Normativo. Constante coordinación y contacto con el Ministerio de Sanidad y los cuerpos y fuerza de seguridad y otros organismos para ofrecer el mejor servicio. Landings y plataformas específicas para mejorar la relación con los grupos de interés.	Modelo de gobierno sostenible Servicios Seguros y de Calidad
Crecimiento económico y sostenible y gestión de personas Generar entornos de trabajos diversos, seguros y atractivos, en los que el cuidado de los empleados, su desarrollo y formación son objetivos prioritarios. Fomentar la diversidad, la inclusión y la no discriminación. Promover la retención y atracción de empleados/talentos. Incrementar la motivación y el engagement de los empleados. Garantizar la salud y seguridad de los empleados y mejorar los índices de siniestralidad.	2 HAMBRE CERO 3 SALUD Y BIENESTAR 4 EDUCACIÓN DE CALIDAD 5 IGUALDAD DE GÉNERO 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO	Plan de Igualdad en España. 37,21% del total de empleados en 2022 son mujeres en la Compañía. 44% de puestos de directivos, mandos intermedios o titulados ocupados por mujeres. Proyecto *Employer Branding* en España. Fomento de la conciliación Política de teletrabajo – trabajo no presencia en España y modalidad de trabajo híbrido en Reino Unido. Política de desconexión laboral en España. 1,53% empleados con diversidad funcional en la Compañía. Convocatoria a entidades sociales, fundaciones o asociaciones para acciones de inserción laboral o de creación de empleo: 90.000 €/ anuales en España.. Pertenencia a la red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGBTI en España. Apoyo psicológico a empleados. Brecha salarial inferior al 3% en España.	Cuestiones sociales y relativas al personal Gestión social de nuestra cadena de valor Compromiso con la sociedad y los derechos humanos

1.5. Financiación sostenible. Taxonomía

(GRI 3-3)

Aena es evaluada por proveedores y analistas ESG periódicamente. Los resultados obtenidos reflejan una mejora en la puntuación recibida en los últimos años, muestra de su compromiso con la sostenibilidad. En esta línea, con el objetivo de buscar alternativas de financiación que aporten un valor añadido para la sociedad y el medio ambiente e incorporar los factores ESG en sus decisiones de financiación, Aena dispone en la actualidad de varios instrumentos de financiación vinculados a compromisos sostenibles de la Compañía.[72]

Proveedor de puntuación ESG	Puntuación recibida		Financiación Asociada	Fecha de inicio[73]	Características del producto
	2021	2022			
SUSTAINALYTICS (Mejor puntuación: 0)	11,2	8,6	**Línea de Crédito Sindicada Sostenible por importe de 800 Millones €**	2018	Las condiciones económicas de esta línea de crédito 'revolving', que actúa como una línea de contingencia, están vinculadas, además de al rating crediticio, al ajuste ESG, basado en la evolución de parámetros de sostenibilidad, ligado al desempeño en materia ESG de Aena, que es evaluado por un proveedor ESG externo.
			Contrato de préstamo con Intesa SanPaolo por importe de 500 Millones €	2021	Las condiciones económicas del préstamo están vinculadas, además de al tipo de interés ordinario, al ajuste ESG, basado en la evolución de parámetros de sostenibilidad, ligado al desempeño en materia ESG de Aena, que es evaluado por un proveedor ESG externo.
MOODY'S ESG Solutions (Mejor puntuación: 100)	55	65	**Contrato de Préstamo con ICO por importe de 250 Millones €**	2021	Las condiciones económicas del préstamo están vinculadas, además de al tipo de interés ordinario, al ajuste ESG, basado en la evolución de parámetros de sostenibilidad, ligado al desempeño en materia ESG de Aena, que es evaluado por un proveedor ESG externo
MSCI (Mejor puntuación: 10)	5,9	6,2	**Contrato de Préstamo con ICO por importe de 250 Millones €**	2022	Las condiciones económicas de esta línea de crédito 'revolving', que actúa como una línea de contingencia, están vinculadas, además de al rating crediticio, al ajuste ESG, basado en la evolución de parámetros de sostenibilidad, ligado al desempeño en materia ESG de Aena, que es evaluado por un proveedor ESG externo.
FTSE4Good (Mejor puntuación: 5)	4,5	4,9	-	-	-
CDP DRIVING SUSTAINABLE ECONOMIES (Mejor puntuación: A)	B+	A	-	-	-

[72] En las Cuentas Anuales de la Compañía puede consultarse información sobre los importes dispuestos y sus costes en 2022.
[73] Vigente a fecha de este informe.

Taxonomía de finanzas sostenibles

Introducción

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

Con el fin de desarrollar y concretar la información a publicar respecto de la taxonomía del artículo 8, la Comisión adoptó en julio de 2021 el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178, el cual en su artículo 10, establece que las empresas no financieras divulgarán los indicadores clave de resultados, incluida cualquier información que los acompañe con arreglo a los anexos I y II de dicho Reglamento Delegado.

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

La obligación de reporte de esta información en el presente ejercicio es distinta a la del ejercicio 2021, en tanto en cuanto, en este se divulgó la proporción de actividades económicas elegibles y no elegibles según la taxonomía en su volumen total de negocios, sus inversiones en activos fijos, sus gastos operativos y la información cualitativa a que se refiere la sección 1.2 del anexo I[74]. Mientras que, en el presente, además debe incorporarse información relativa a si las actividades económicas elegibles son alineadas o se ajustan a la taxonomía con arreglo a lo establecido en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139, es decir, aquellas actividades económicas que, siendo elegibles, contribuyen sustancialmente a uno de los seis objetivos medioambientales de la Unión Europea, no causa un daño significativo a ninguno de los otros cinco, y se lleva a cabo cumpliendo con unas garantías sociales mínimas.

Política contable

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

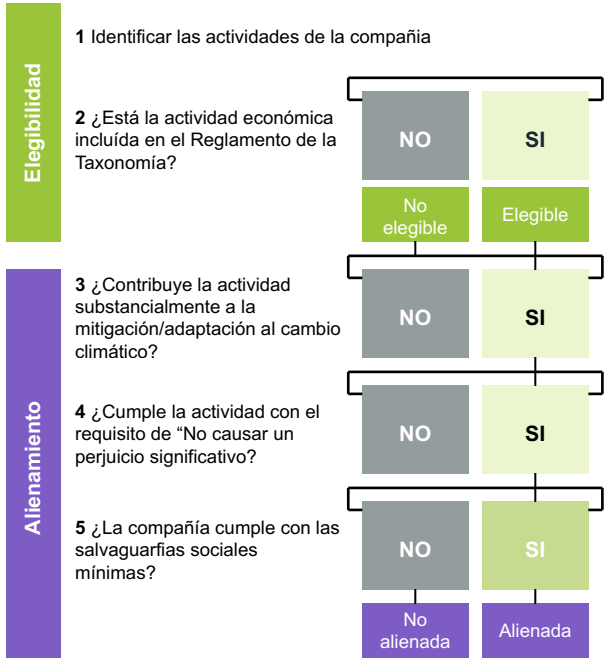
[74] Ver apartado “Enlaces de interés.”

	Volumen de negocios	Capex	Opex
Tratamiento de la información financiera para el cálculo de los % de elegibilidad y alineamiento	Obtención de la información se realiza a partir de la extracción de ingresos del sistema contable clasificada por el código de cada aeropuerto y la actividad económica a la que pertenecían dichos ingresos. Se ha aplicado el tipo de cambio medio correspondiente con las distintas monedas, para trasladar las cifras a euros. En los desgloses de volumen de negocios aparecían partidas de ingresos negativas (descuentos, devoluciones…) lo que daba lugar a resultados totales negativos en algunos de las actividades por aeropuerto. La respuesta a la pregunta 13 de las FAQs sobre la taxonomía de la UE emitidas por la Comisión Europea el pasado octubre, indica "Los ingresos negativos pueden ser tratados como valor de 0% para su elegibilidad taxonómica en el reporte". En esta línea, y con el objetivo de llevar a cabo un tratamiento homogéneo de la información, se han considerado todas las partidas negativas de ingresos como valor cero y se ha aplicado esta homogeneidad tanto en el numerador como en el denominador, teniendo un impacto de 46,5 millones de euros.[75]	Obtención de la información a partir de las altas de activos tangibles e intangibles del sistema de inversiones. La extracción incorpora el código de inversión, aeropuerto asociado, descripción de la inversión y el importe de altas de activos durante el ejercicio. Además Aena cuenta con un plan CAPEX en el horizonte 2022-26 relativo al negocio regulado de Aena. Dicho Plan se rige por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) aprobado por el Consejo de Ministros el 28 de septiembre de 2021 en cumplimiento de lo establecido en la Ley 18/2014 y regula los servicios aeroportuarios básicos: los prestados a aeronaves y pasajeros. Adicionalmente cada año se revisan las inversiones previstas pudiendo ampliarse o reducirse las actuaciones en función de las nuevas necesidades las cuales se plasman en los Planes Operativos de cada aeropuerto y que son aprobadas por el Consejo de Administración de Aena. Los datos proporcionados se basan en ejecución real y no planificación por lo que puede haber alguna variación con respecto a lo establecido en el DORA. Respecto a las inversiones derivadas de negocio no regulado estas se incluyen junto con las inversiones del DORA en el Plan Estratégico de Aena 2022-26 aprobado por el presidente, consejero delegado y los dos directores generales.	Obtención de la información a partir de los gastos operativos (contemplados en la taxonomía) del sistema de contabilidad, correspondientes a las partidas de los aeropuertos. Se ha aplicado tipo de cambio medio correspondiente con las distintas monedas, para trasladar las cifras a euros. Las partidas de gastos incluidas son las siguientes: a. Las medidas de renovación de edificios b. Los arrendamientos a corto plazo c. El mantenimiento y las reparaciones. d. Inversiones en I+D no capitalizadas. Puesto que la extracción permite identificar el OpEx por aeropuerto, pero no permite la misma división por actividad taxonómica, se ha considerado la respuesta a la pregunta 30 de las FAQs sobre la taxonomía de la UE emitidas por la Comisión Europea el 19 de diciembre de 2022, que indica que "las entidades que informan deben usar una métrica no financiera que proporcione una asignación precisa del CapEx a una actividad alineada con la taxonomía.[…] Debiendo aportar información sobre la asignación del CapEx a múltiples proyectos y la metodología para asignar el CapEx a las actividades alineadas con la Taxonomía". Aena ha aplicado este criterio para asignar el OpEx mediante una imputación indirecta de los costes OpEx en función del reparto de los ingresos por actividad y aeropuerto, que permita llevar a cabo el análisis de elegibilidad y alineamiento por actividad.
Cálculo de la elegibilidad	Cálculo del denominador: importe neto de la cifra de negocio consolidada del grupo Aena. Cálculo del numerador: importe neto de la cifra de negocio asociado a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas para las que se han identificado actividades elegibles (ver apartado 4 a. a.Identificación de las actividades elegibles).	Cálculo del denominador: suma de las altas de inversiones de capital consolidadas del grupo vinculadas a inmovilizado material e intangible. Cálculo del numerador: suma de las altas de inversiones de capital asociadas a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas para las que se han identificado actividades elegibles (ver apartado 4 a. a. Identificación de las actividades elegibles) vinculadas al inmovilizado material y al inmovilizado intangible.	Cálculo del denominador: suma de los costes consolidados del grupo relacionados con el mantenimiento de la operación del negocio, en los que se han incluido las partidas relacionadas con: a. Las medidas de renovación de edificios b. Los arrendamientos a corto plazo c. El mantenimiento y las reparaciones, así como todos los gastos vinculados a los contratos de concesiones que forman parte del activo de la organización. d. Las inversiones en I+D no capitalizadas Para facilitar la extracción de los tipos de gasto, se ha realizado una asociación a las cuentas contables 620. Gastos en investigación y desarrollo del ejercicio, 622. Reparaciones y conservación, y 621. Arrendamientos y cánones. Cálculo del numerador: suma de los costes asociados a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas relacionados con el mantenimiento de la operación del negocio para las que se han identificado actividades elegibles.
Cálculos de alineamiento	Cálculo del denominador: se emplea mismo valor que el detallado en la sección anterior. Cálculo del numerador: para su cálculo se procede aplicando los siguientes pasos: 1.Evaluación del cumplimiento total o parcial de los CCS y DNSH de acuerdo con las interpretaciones recogidas en el apartado siguiente del presente documento para cada unidad mínima de gestión (aeropuerto). 2.Evaluación del cumplimiento de las garantías mínimas sociales a nivel grupo Aena. 3.Suma del 100% o parte proporcional (en función del grado de cumplimiento de los CCS) de los importes calculados como elegibles para cada unidad mínima de gestión (aplicados a cada KPI) cuando en la evaluación de los pasos 1 y 2: a.Se haya concluido que la unidad mínima de gestión analizada cumpla con los criterios de CCS y DNSH. b. Se haya concluido que el grupo cumple los criterios establecidos en las garantías mínimas sociales.		

[75] Pregunta 13 de las FAQ's del 2 de febrero de 2022 de la CE en referencia al artículo 8 de la taxonomía europea (ver capítulo "Enlaces de interés").

Evaluación del cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852

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



a) Identificación de las actividades elegibles

Para determinar si las actividades económicas desarrolladas por Aena son elegibles según la taxonomía de la EU se ha llevado a cabo un análisis sobre los descriptivos de las actividades presentes en los Anexos I y II del Reglamento Delegado de clima 2021/2139 para evaluar si la actividad desarrollada se ajusta a dichos descriptivos. Aena desarrolla su actividad en 46 aeropuertos y 2 helipuertos nacionales y 7 aeropuertos internacionales (6 en Brasil y 1 en Reino Unido). La naturaleza de las actividades económicas de Aena se puede distinguir en tres categorías:

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

La actividad principal de Aena es la gestión de aeropuertos, la cual incluye todos los servicios relacionados con el propio tráfico aeroportuario y el transporte aéreo. En el reporte de elegibilidad del ejercicio 2021, se interpretó de acuerdo a la información disponible en relación a la normativa y el resto de información publicada por la CE, que ninguna de las subactividades relacionadas con su actividad principal se podía considerar elegible bajo la actividad 6.17 "Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica" cuya descripción es la "Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de infraestructuras necesarias para la explotación con cero emisiones de CO2 (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos, así como para el suministro fijo de energía eléctrica y de aire acondicionado en tierra a aeronaves estacionadas," ya que las mismas no estaban completamente destinadas a la reducción de emisiones. Es por ello que la actividad principal de Aena no se tuvo en cuenta para el cálculo del volumen de negocios, CapEx y OpEx correspondiente a la actividad 6.17.

En el proceso de identificación de actividades elegibles para el ejercicio 2022 se han tenido en cuenta las siguientes aclaraciones publicadas por la Comisión Europea en los documentos de FAQ:

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

De acuerdo con esta interpretación y con las actividades listadas en el reglamento delegado 2021/2139, las actividades económicas desarrolladas por Aena y que son elegibles se encuentran identificadas en el Anexo I de actividades que contribuyen a la mitigación del cambio climático:

- 6.15: "Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos": Aena explota aparcamientos para pasajeros dotados con puntos de recarga que permitan el funcionamiento con cero emisiones del transporte por carretera.

  Dado que no existe una transición completa al transporte por carretera cero emisiones, el potencial actual para adaptar todas las plazas de aparcamiento

se establece a partir de los umbrales normativos respecto a las plazas de aparcamiento que deben tener puntos de recarga antes de 2025 y 2030.

- 6.17: "Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica": Aena explota infraestructuras necesarias para la explotación con cero emisiones de CO_2 (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos, entre ellas, suministro de 400Hz y PCA, puesta a disposición de pasarelas y estacionamientos de aeronaves que podrían equiparse con 400Hz y PCA, y aquellas operaciones propias con potencial de ser cero emisiones (handling y catering).
- 7.7: "Adquisición y propiedad de edificios": Aena compra bienes inmuebles y/o ejerce los derechos de propiedad de los mismos (actividades desarrolladas dentro de la terminal, y la actividad de real estate fuera del edificio terminal, salvo el arrendamiento de terrenos) que considera elegible bajo el epígrafe 7.7 del Anexo I. Según la FAQ 158 publicada en diciembre de 2022, los ingresos derivados de la propiedad del edificio, por ejemplo, los alquileres, pueden considerarse independientemente de las actividades que se desarrollen en un edificio, mencionando concretamente los ingresos generados por los gestores de aeropuertos en el desarrollo de su actividad (concretamente se mencionaban: tiendas libres de impuestos, operaciones de asistencia en tierra). Esta actividad incluye el alquiler de espacios y la puesta a disposición de instalaciones a los usuarios en edificios terminales, centros logísticos de carga, hangares, oficinas y otro tipo de edificios titularidad de Aena.

Por otro lado, Aena lleva a cabo compra de productos/ servicios ligados a otras actividades económicas elegibles según taxonomía que no generan un volumen de negocio, pero sí conllevan inversiones como son:

- 7.3: Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.
- 7.4: Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios.
- 7.6. Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable.

b) Identificación de las actividades que se ajustan a la taxonomía (alineación)

Para determinar el entendimiento de los criterios de contribución sustancial, DNSH y garantías mínimas sociales Aena ha llevado a cabo:

- Un análisis cualitativo de los criterios técnicos de selección (criterios de contribución sustancial, DNSH y garantías mínimas sociales).
- Una interpretación para evaluar los criterios técnicos de selección para cada una de las actividades elegibles.
- Un seguimiento y evaluación de los enfoques interpretativos sobre los CCS, DNSH y garantías mínimas por parte del sector, así como la realización de un análisis comparativo sobre los enfoques publicados de otras compañías con actividades afines a las desarrolladas por Aena.
- Un seguimiento y evaluación de la información aclaratoria publicada por la Comisión Europea a través de las FAQ.

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

c) Evaluación de los criterios técnicos de selección por actividad

i. Criterios de contribución sustancial

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

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

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

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

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

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

- *6.17: Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica.*

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 recoge la actividad 6.17 "Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica" que engloba actividades que se ajusten con la "Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de infraestructuras necesarias para la explotación con cero emisiones de CO_2 (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos, así como para el suministro fijo de energía eléctrica y de aire preacondicionado en tierra a aeronaves estacionadas."

La actividad 6.17 no define concretamente qué infraestructuras engloba esta actividad, refiriéndose a ellas como aquellas "necesarias para la explotación con cero emisiones de CO_2 (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos". Los puntos de estacionamiento para aeronaves y los de pasarela que se encuentran equipados con puntos de suministro eléctrico de 400Hz y aire preacondicionado (PCA) en lado aire contribuyen a la reducción de emisiones al permitir que no utilicen otros medios de generación de energía a partir de combustible fósil. En relación con las operaciones propias en el lado aire, el uso de vehículos eléctricos sustituyendo a los de combustión para llevar a cabo las operaciones de los agentes *handling*, permite que dicha operación se realice con cero emisiones de CO_2.

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

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

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

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

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

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

Por todo lo anteriormente expuesto, Aena considera que las medidas llevadas a cabo para mejorar la eficiencia energética son acciones con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por

dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del reglamento delegado 2021/2139.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

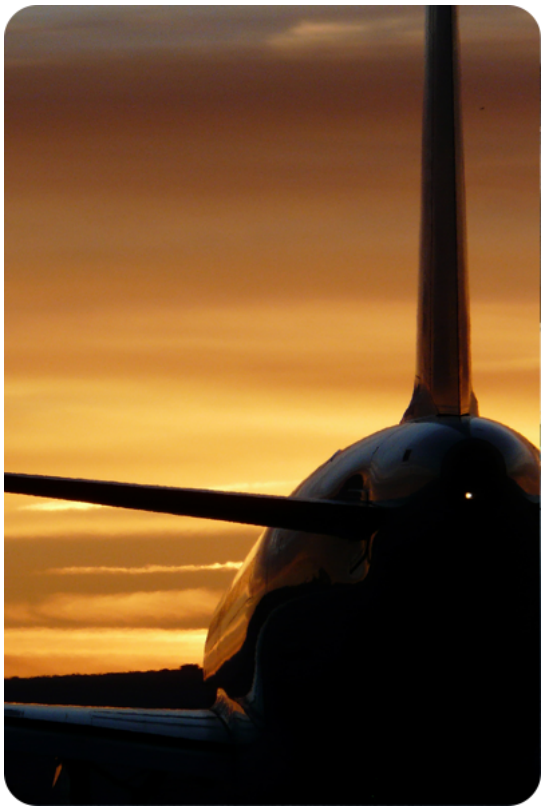
- *7.7: Adquisición y propiedad de edificios.*

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

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

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

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



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

Reglamento Delegado 2021/2139	Evaluación del cumplimiento de CCS
1. En el caso de los edificios construidos antes del 31 de diciembre de 2020, el edificio tiene un certificado de eficiencia energética de clase A como mínimo. Como alternativa, el edificio forma parte del 15 % de los edificios más energéticamente eficientes del parque inmobiliario nacional o regional en términos de demanda de energía primaria (PED, por sus siglas en inglés) operativa, lo que se demuestra con pruebas adecuadas, comparando al menos la eficiencia del bien pertinente con la eficiencia del parque inmobiliario nacional o regional construido antes del 31 de diciembre de 2020 y estableciendo una diferencia al menos entre edificios residenciales y no residenciales.	El criterio aplicado por Aena para cumplir con el CCS es que el edificio cuenta con un certificado de eficiencia energética mayor o igual al 15% de los edificios más energéticamente eficientes del parque inmobiliario nacional. Para la consideración del 15% más energéticamente eficiente se toman como referencia estudios realizados por organismos oficiales y de acceso público.
2. En el caso de los edificios construidos después del 31 de diciembre de 2020, el edificio cumple los criterios establecidos en la sección 7.1 del presente anexo que sean pertinentes en el momento de la adquisición	No considerado en la evaluación.
3. Si el edificio es un edificio no residencial de grandes dimensiones (con unos sistemas de calefacción, sistemas combinados de calefacción y ventilación, sistemas de aire acondicionado o sistemas combinados de aire acondicionado y ventilación cuya potencia nominal útil es superior a 290 kW), se gestiona de forma eficiente mediante el control y la evaluación de la eficiencia energética.	El criterio aplicado por Aena para cumplir con el CCS es que se dispone de una certificación energética de los edificios y la Certificación ISO 14001 vigente.

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

- *Adaptación al cambio climático.*

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

1. Se ha llevado a cabo una evaluación para identificar los riesgos climáticos físicos de la infraestructura gestionada (aeropuerto gestionado), contemplando los peligros enunciados en la tabla "Clasificación de los peligros relacionados con el clima" especificada en el anexo I, apéndice A del reglamento delegado y se concluye que dicha infraestructura no está expuesta a ningún riesgo material relacionado con los peligros listados en la tabla "Clasificación de los peligros relacionados con el clima".
2. En caso de haber detectado potenciales riesgos relacionados con los peligros listados en dicha tabla, se ha llevado a cabo una evaluación de vulnerabilidades y riesgos climáticos físicos que, para actividades con una duración prevista de más de 10 años, como es la casuística de las infraestructuras gestionadas por Aena, contemple lo siguiente:
   a. Proyecciones climáticas y la evaluación de los impactos de los riesgos climáticos físicos en un horizonte temporal entre 10 y 30 años.
   b. Se han considerado como mínimo dos de las posibles trayectorias de escenarios establecidas por el IPCC (RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 y RCP8.5).
   c. Se han evaluado posibles soluciones para mitigar las vulnerabilidad y riesgos materiales detectados.

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

Actividades alcanzadas por estos DNSH: 6.15 "Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos"; 6.17 "Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica", considerándose que estas actividades no causan un daño significativo en relación con el objetivo de uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, ya que Aena cuenta con uno o varios de los siguientes:

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

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

iii. Salvaguardas mínimas sociales

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

De acuerdo con las indicaciones descritas en el párrafo 52 del reglamento delegado, la Plataforma de Finanzas Sostenibles debe asesorar a la Comisión sobre la elaboración de nuevas medidas para mejorar la disponibilidad y la calidad de los datos, teniendo en cuenta el objetivo de evitar cargas administrativas innecesarias, así como sobre la actuación relativa a otros objetivos de sostenibilidad, como los objetivos sociales, y sobre el funcionamiento de las garantías mínimas y la posible necesidad de complementarlas. En este contexto el 11 de julio de 2022, la plataforma publicó un informe "*Draft Report on Minimum Safeguard*s" y posteriormente el 11 de octubre se publicó el informe final "*Final Report on Minimum Safeguards*" que proporciona recomendaciones para evaluar el cumplimiento de las garantías mínimas sociales (salvaguardas mínimas sociales).

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

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

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

- *Derechos Humanos*

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

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

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

- *Corrupción*

Se considera cumplido puesto que Aena cuenta con procesos para prevenir la corrupción como controles internos, códigos de ética y programas de cumplimiento, medidas de prevención y detección de sobornos, políticas corporativas, e inclusión de rechazo a cualquier práctica fraudulenta o de corrupción en procesos de licitación y formación a personal con estructura. Adicionalmente, no existen condenas en firme por aspectos relacionados con la corrupción o soborno.

- *Fiscalidad*

Se considera cumplido puesto que Aena cuenta con medidas para prevenir la gestión de riesgo fiscal como políticas, códigos de buenas prácticas tributarias o la publicación de informes de desempeño fiscal, así como la inscripción al Registro Europeo de Transparencia. Adicionalmente, no existen condenas en firme por aspectos relacionados con la evasión fiscal.

- *Competencia justa*

Se considera cumplido puesto que Aena cuenta con medidas como políticas de conducta y normas corporativas en materia de competencia, el cumplimiento de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público, la adhesión al Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), así como la capacitación a la alta dirección a través de cursos de formación y sensibilización de los empleados a través de píldoras informativas en dicha materia. Adicionalmente, no existen condenas en firme por violar leyes relacionadas con la competencia.

Indicadores clave de resultados[76]

Alineamiento con taxonomía por actividad y objetivo medioambiental																
Volumen de negocio (INCN)				Criterios de contribución sustancial		Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")										
Actividades económicas	Códigos	Volumen de negocios absoluto (Millones €)	Proporción del volumen de negocios (%)	Mitigación del cambio climático (%)	Adaptación al cambio climático (%)	Mitigación del cambio climático (S/N)	Adaptación al cambio climático (S/N)	Recursos hídricos y marinos (S/N)	Economía circular (S/N)	Contaminación (S/N)	Biodiversidad y ecosistemas (S/N)	Garantías mínimas (S/N)	Proporción del volumen de negocios que se ajusta a taxonomía (%)	Categoría (actividad facilitadora) (F)	Categoría (actividad de transición) (T)
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas)																
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,18	— %	— %	— %	S	S	S	S	S	S	S	— %	F	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	161,9	3,80 %	3,80 %	— %	S	S	S	S	S	S	S	3,83 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F	
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	1.386,92	32,80 %	32,80 %	— %	S	S	S	S	S	S	S	32,80 %		
Volumen de negocios de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas) (A.1)		**1.549,01**	**36,60 %**	**36,60 %**	**— %**								**36,60 %**	**3,80 %**	**— %**
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (elegibles y no alineadas)																
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	1,55	0,04 %													
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	113,58	2,70 %													
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0,00	— %													
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0,00	— %													
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,00	— %													
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	905,83	21,40 %													
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		1.020,96	**24,10 %**													
Total (A.1 + A.2)		**2.569,96**	**60,80 %**										**36,60 %**		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		1.658,66	**39,20 %**													
Total (A + B)		4.228,62	**100,00 %**										**37,00 %**		

Los ingresos elegibles bajo los criterios taxonómicos en el ejercicio 2022 se han elevado a 2.569,96 M € (el 60,8% de los ingresos totales). De estos, 1.549M € (un 36,6% del total de ingresos) se consideran alineados de acuerdo con la Taxonomía. Estos ingresos proceden principalmente de la actividad 7.7 perteneciente a la adquisición y propiedad de edificios de Aena. Los resultados difieren con respecto a los correspondientes al año 2021, ya que como se indica en el apartado anterior “Evaluación del cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852” de este informe, durante ese ejercicio Aena no reportó ingresos elegibles en base a la interpretación de la información disponible en la normativa publicada, al considerar que ninguna de las subactividades relacionadas con su actividad principal se podía establecer como elegible. Si bien, a raíz de las nuevas aclaraciones publicadas por la Comisión Europea en los documentos de FAQ de octubre y de diciembre de 2022, se ha reevaluado la elegibilidad de los ingresos conforme a lo presentado para este ejercicio.

[76] Se puede consultar el detalle de los indicadores de 2021 en el “Anexo I: Taxonomía 2021.”

Alineamiento con taxonomía por actividad y objetivo medioambiental

CapEx				Criterios de contribución sustancial		Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjucio significativo")									
Actividades económicas	Códigos	Volumen de CapEx absoluto (Millones €)	Proporción del CapEx (%)	Mitigación del cambio climático (%)	Adaptación al cambio climático (%)	Mitigación del cambio climático (S/N)	Adaptación al cambio climático (S/N)	Recursos hídricos y marinos (S/N)	Economía circular (S/N)	Contaminación (S/N)	Biodiversidad y ecosistemas (S/N)	Garantías mínimas (S/N)	Proporción del volumen de negocios que se ajusta a taxonomía (%)	Categoría (actividad facilitadora) (F)	Categoría (actividad de transición) (T)
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA															
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas)															
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,02	— %	— %	— %	S	S	S	S	S	S		— %	F	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	37,81	5,35 %	5,35 %	— %	S	S	S	S	S	S		5,35 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	17,71	2,51 %	2,51 %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		2,51 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	3,81	0,54 %	0,54 %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		0,54 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,79	0,11 %	0,11 %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		0,11 %	F	
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	143,07	20,25 %	20,25 %	— %	S	S	S	S	S	S		20,25 %		
Volumen de CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y no alineadas) (A.1)		**203,20**	**28,76 %**	**28,76 %**	**— %**								**28,76 %**	**8,51 %**	**— %**
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (elegibles y no alineadas)															
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,20	0,03 %												
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	16,26	2,30 %												
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0,01	— %												
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0,00	— %												
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,00	— %												
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	166,92	23,63 %												
Volumen de CapEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		183,38	**25,96 %**												
Total (A.1 + A.2)		**386,58**	**54,72 %**										**28,76 %**		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA															
Volumen de CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		**319,94**	**45,30 %**												
Total (A + B)		**706,52**	**100,00 %**										**28,76%**		

En cuanto al CapEX elegible, ha ascendido de 254 millones de € en 2021 a 368,58 millones de € (54% del CapEX total) en 2022. De estos, 203,20 millones de € (28,76% del total) se han considerado alineados de acuerdo con la Taxonomía Europea. El porcentaje de elegibilidad se ha visto también incrementado debido a que parte del CapEX destinado a actuaciones en Edificios Terminales, considerados no elegibles anteriormente, se han incluido en este análisis bajo la actividad 7.7.

Alineamiento con taxonomía por actividad y objetivo medioambiental																
OpEx				Criterios de contribución sustancial		Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")										
Actividades económicas	Códigos	Volumen de OpEx absoluto (Millones €)	Proporción del OpEx (%)	Mitigación del cambio climático (%)	Adaptación al cambio climático (%)	Mitigación del cambio climático (S/N)	Adaptación al cambio climático (S/N)	Recursos hídricos y marinos (S/N)	Economía circular (S/N)	Contaminación (S/N)	Biodiversidad y ecosistemas (S/N)	Garantías mínimas (S/N)	Proporción del volumen de negocios que se ajusta a taxonomía (%)	Categoría (actividad facilitadora) (F)	Categoría (actividad de transición) (T)	
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas)																
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,01	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F		
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	11,81	4,10 %	4,10 %	— %	S	S	S	S	S	S	S	4,14 %	F		
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0,00	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F		
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0,00	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F		
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,00	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F		
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	83,36	29,20 %	29,20 %	— %	S	S	S	S	S	S	S	29,23 %			
Volumen de negocios de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas) (A.1)		**95,19**	**33,40 %**	**33,40 %**	**— %**								**33,37 %**	**4,15 %**	**— %**	
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (elegibles y no alineadas)																
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,11	— %													
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	6,95	2,00 %													
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0,01	— %													
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0,00	— %													
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,00	— %													
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	69,94	25,00 %													
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		77,00	**27,00 %**													
Total (A.1 + A.2)		**172,19**	**60,40 %**										**33,37 %**			
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		**113,03**	**39,60 %**													
Total (A + B)		**285,21**	**100,00 %**										**33,37%**			

Por último, en el año 2022, el OpEX elegible ha ascendido a 172,19 millones de € (60% del total), de los cuales 95,19 millones de € (33,4%) se encuentran alineados, a diferencia de 2021 en el que sólo un 2,20% del OpEX resultó elegible. De nuevo, a raíz de las aclaraciones publicadas por la Comisión Europea en los documentos de FAQ de octubre y diciembre de 2022, se ha reevaluado la elegibilidad conforme a lo presentado en este ejercicio.

2. Compromiso con el entorno (GRI 2-22; 3-3)

Logros en 2022

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

Riesgos ambientales incluidos en el sistema de gestión de riesgos.

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

67% de reducción de emisiones propias de CO2e en la red española (año base 2019)

27.827 viviendas aisladas en el periodo 2000-2022 en la red española y en el aeropuerto de Luton

Aena frente la emergencia climática

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

Compromiso de establecimiento de objetivos de reducción basados en la ciencia (SBTI).

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

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

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

Objetivos

Alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono en España y Reino Unido y Net Zero Carbon en 2040 en todo el grupo Aena

Gestión de residuos y economía circular

Reducción de residuos generados.

Uso de materiales sostenibles.

Impulso a la segregación y reciclaje.

Valorización energética y compostaje.

Colaboración & concienciación.

Objetivos

Zero Waste en 2040 en España.

Reducir el desperdicio (excluidos los residuos de aviones) a 0,12 kg/pasajero en el Aeropuerto de Londres-Luton a 2023.

Mejorar la metodología de separación de residuos - incluyendo arrendatarios - en Brasil a 2023.

Gestión del ruido

En la Estrategia de la Compañía se encuentra reducir al mínimo los niveles acústicos y proteger la calidad de la vida de las poblaciones del entorno a través de 3 lineas clave:

Medición, reducción y control.

Planes de aislamiento acústico.

Comunicación.

Objetivos

Mantenimiento y ampliación de los sistemas de monitorización de ruido.

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

Protección de la Biodiversidad

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

Objetivos

Protección de áreas naturales.

Estudio sobre la fauna del entorno y servicios de control.

Control de la vegetación dentro y fuera de los aeropuertos.

Plantación en la Amazonía de más de 10.000 árboles.

Contaminación atmosférica

Línea de Acción Calidad del Aire.

Proyectos estratégicos para la reducción de contaminantes ligados a la calidad del aire (NOx, SOx, PM10)

Caracterización, control, vigilancia y corrección de las emisiones mediante redes de vigilancia de calidad del aire.

Objetivos de reducción

En España, a 2030

22% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019.

36% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019.

15% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019.

En 2022

Desarrollar una estrategia de calidad del aire en el Aeropuerto de Londres-Luton.

Realizar el inventario de niveles de contaminantes atmosféricos en Aena Brasil.

Gestión del Agua

Control de uso y medidas de eficiencia hídrica.

Huella hídrica (España).

Iniciativas para el consumo responsable de agua.

Objetivos

Disminución del consumo de agua en un 10% por pasajero en 2030 con respecto a 2019 (5% de reducción en 2026) en aeropuertos españoles.

Incremento del uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% en 2030 con respecto a 2019 (50% de incremento en 2026) en aeropuertos españoles.

Reducción del consumo total de agua en 6,98 litros/pasajero en 2023 en el Aeropuerto de Londres-Luton.

Compromiso con los ODS

2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible

(GRI 3-3)

Escenario actual

Tras superar las dificultades que ha supuesto la pandemia de la COVID-19, la red de aeropuertos ha salido reforzada, demostrando una alta resiliencia y capacidad para continuar ofreciendo sus servicios en cumplimiento de los más altos estándares de seguridad, calidad y sostenibilidad.

En el marco de la recuperación del sector aéreo, el pilar de la sostenibilidad ha sido priorizado, aprovechando el uso de herramientas tecnológicas y la adopción de buenas prácticas

No obstante, persisten y surgen otros desafíos importantes, tales como la recuperación del tráfico aéreo, el entorno geopolítico o la gestión de la crisis energética, todos ellos con repercusiones sobre el reto medioambiental.

A tales efectos, en España, el Plan Estratégico 2022-2026 incorpora la sostenibilidad como factor transversal en la hoja de ruta de la Compañía, otorgándole especial relevancia a la línea medioambiental, en línea con lo ya reflejado en el DORA 2022-2026, la Estrategia de Sostenibilidad 2022-2030 y el Plan de Acción Climática. Asimismo, en Reino Unido, la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton incluye la minimización del impacto ambiental, a través de un serie de objetivos específicos anuales, como prioridad estratégica.

A través de esta hoja de ruta, Aena refuerza la sostenibilidad como eje estratégico clave, estableciendo las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos, y aportando los estándares medioambientales necesarios para que el desarrollo del sector se lleve a cabo respetando su entorno.

Entre los contenidos de este capítulo, se divulga de forma detallada la gobernanza, la gestión de riesgos, la estrategia, así como las métricas, objetivos y los progresos alcanzados en las diferentes áreas de gestión ambiental.

Marcos de referencia y áreas de gestión medioambiental

La Estrategia de Sostenibilidad y el Plan de Acción Climática[77] aterrizan de forma efectiva el compromiso anteriormente mencionado y sirven como guía de acción futura en la materia durante los próximos 8 años, prestando especial atención a las siguientes áreas de gestión ambiental:

- Cambio climático, eficiencia energética y energías renovables.
- Huella hídrica y gestión eficiente del agua.
- Economía circular.
- Calidad del aire.
- Gestión del ruido.
- Preservación de la biodiversidad.

Estos aspectos quedan recogidos como prioritarios en Reino Unido en la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton y en el Plan de Reducción de Carbono.

Este marco de gestión sirve también como principio inspirador en la definición y el diseño de la hoja de ruta para los aeropuertos de Aena en Brasil . De esta manera, se está trabajando en la elaboración de un Plan Estratégico en materia de sostenibilidad, alineado con los principales objetivos corporativos y adaptado a las necesidades del entorno en el que opera.

Gobernanza medioambiental

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

El Consejo de Administración de Aena considera la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático como prioridades en la gestión de la Compañía. Como reflejo de ello, durante 2022 se ha trabajado en la implementación y puesta en marcha de las actuaciones vinculadas a su estrategia climática rindiendo cuentas a sus accionistas de los avances y cumplimiento de objetivos a través del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática presentado en la Junta General de Accionistas (ver apartado “2.2.1. Plan de Acción Climática”). Esta dinámica se mantendrá en futuros ejercicios con el fin de garantizar la correcta ejecución del Plan.

Entre las atribuciones del Consejo de Administración de Aena se incluyen:

- Seguimiento, reporte y aprobación del Plan de Acción Climática así como los posteriores Informes Actualizados relacionados.
- Orientación y control de la estrategia, objetivos, riesgos y resultados en materias relacionadas con el medioambiente.
- Implementación de un modelo retributivo vinculado a objetivos de sostenibilidad ambiental.
- Apoyo a la Comisión de Auditoría en el proceso de supervisión del sistema de gestión de riesgos, asegurando la identificación, gestión y comunicación de los principales riesgos ambientales dentro de los niveles planificados.

[77] El Plan de Acción Climática se ha integrado en la Estrategia de Sostenibilidad.

Por su parte, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, dependiente del Consejo de Administración de Aena, es responsable de garantizar la correcta materialización, puesta en marcha, reporte y supervisión del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática y de la Estrategia de Sostenibilidad.

Asimismo, existe la figura del *Chief Green Officer* (CGO), cuyo objetivo es convertir la sostenibilidad en un elemento fundamental en la toma de decisiones de Aena y reforzar el compromiso en esta materia con todas las partes interesadas. La CGO forma parte del Comité de Dirección Ejecutivo y entre sus funciones específicas se encuentra el desarrollo y supervisión de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena, que incluye el Plan de Acción Climática. Este rol tiene como principales responsabilidades la incorporación de la sostenibilidad en todas las áreas de negocio de la empresa y la comunicación, tanto al Consejo como a los empleados, de cualquier actualización y avance en materia de sostenibilidad de la empresa a través de los canales de comunicación establecidos.

Por último, se ha creado un grupo de trabajo interno para coordinar, de forma transversal, el despliegue de la estrategia y apoyar su implantación, fomentando la implicación activa y directa de todas las áreas y empleados.

En Reino Unido, el máximo responsable de estos riesgos y oportunidades en materia de sostenibilidad es el director ejecutivo de London Luton Airport Operations Limited (LLAOL). Asimismo, disponen de un Comité de Sostenibilidad, presidido por la CGO de Aena.

En Brasil, la gobernanza de los asuntos medioambientales recae sobre la figura del gerente de calidad y medioambiente, quien coordina las políticas ambientales -aprobadas por el Consejo-, la obtención de las certificaciones correspondientes de los aeropuertos de Aena en Brasil, así como de la coordinación con Aena, en España, en la definición de planes de acción climática y sostenibilidad de cara al futuro. Dicha gerencia reporta a la Dirección de Relaciones Institucionales y Comunicación, siendo el último responsable en asuntos ambientales el Director Presidente.

Por último, cabe resaltar que, como muestra del compromiso con la consecución de los objetivos, la Compañía liga la aprobación en la Junta General de Accionistas del Informe Actualizado de Acción Climática y el cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC, al 25% de la retribución variable de los empleados.

2.1.1. Modelo de gestión del capital natural[78]

(GRI 2-23)

Políticas y estrategias

Objetivos Estratégicos

ESPAÑA, REINO UNIDO, BRASIL

Política de Sostenibilidad: define y establece los principios, compromisos, objetivos y estrategia a seguir por la Compañía para llevar a cabo su actividad, optimizando la contribución al desarrollo sostenible, creando valor a largo plazo, maximizando los impactos positivos, y minimizando los negativos en la sociedad y el medio ambiente a lo largo de toda su cadena de valor, mediante un comportamiento ético y transparente. Entre sus principios generales de actuación, se encuentran el de integrar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio y niveles organizativos de la Sociedad, trasladando esta cultura a empleados, clientes, proveedores, cadena de valor, socios y al resto de grupos de interés y vela por la gestión sostenible y el alineamiento con los objetivos de sostenibilidad social y ambiental por parte de las empresas proveedoras y contratistas, en el ámbito de los trabajos desarrollados para Aena. También hace referencia a minimizar los impactos ambientales promoviendo una transición a la economía circular que incluya todos los procesos.

Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y salud y seguridad en el trabajo: 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, la salud y seguridad en el trabajo. Entre ellos, se encuentran el de asegurar la protección del medioambiente y la prevención de la contaminación, integrando criterios de desarrollo sostenible que contribuyan a reducir el impacto dela actividad, fomentando el uso sostenible de recursos y la lucha contra el cambio climático en línea con los objetivos marcados en la Estrategia de Sostenibilidad vigente.

ESPAÑA

Estrategia de Sostenibilidad. Marca la hoja de ruta de la Organización en el periodo 2021-2030, poniendo especial foco de atención en el compromiso de la organización en la lucha contra el cambio climático, la mejora de la calidad del aire, la correcta gestión del ruido y del agua, la protección de la biodiversidad y el fomento de la economía circular. Establece una serie de medidas e indicadores de sostenibilidad para su consecución.

Plan de Acción Climática 2021-2030: Rumbo cero emisiones. Refleja el compromiso de Aena con la protección del entorno, la descarbonización y la emergencia climática como asuntos claves en su gestión, e incluye como objetivos ser Net Zero Carbon en 2040 y lograr la neutralidad en carbono en 2026, en línea con el marco normativo nacional e internacional (Acuerdo de Paris, las objetivos y compromisos marcados en la declaración del Gobierno de España ante la emergencia climática y ambiental, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, los ODS y las recomendaciones del TCFD).

Plan Estratégico para la gestión del agua: Incluye el diagnóstico de situación en materia de gestión del agua de los aeropuertos, así como los diferentes objetivos de mejora, con sus correspondientes actuaciones e indicadores. De esta forma, el plan garantizará una correcta gestión del agua, adaptada a las exigencias de uso, consumo y depuración que plantean las partes interesadas de los aeropuertos, y alineado con los ODS.

Vigilancia ambiental de proveedores (ISO 14001). Evaluación ambiental de cartera de propiedades y operaciones de inquilinos.

Planes de Acción en materia de contaminación acústica.

Alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono y ser Net Zero Carbon en 2040.

Alcanzar desperdicio 0 (Zero Waste) en 2040.

Reducir un 22% las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019.

Reducir un 36% las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019.

Reducir un 15% las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019.

Disminuir el consumo de agua en un 10% por pasajero en 2030 con respecto a 2019 (5% de reducción en 2026).

Incrementar el uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% en 2030 con respecto a 2019 (50% de incremento en 2026).

Mantener y ampliar los sistemas de monitorización de ruido.

Incrementar el volumen de viviendas aisladas en un 36%, alcanzando las 33.000 viviendas aisladas en 2030.

[78] Pueden consultarse los enlaces a aquellas políticas y estrategias públicas, referenciados en este apartado, en el apartado “Enlaces de interés” de este informe.

	Políticas y estrategias	Objetivos Estratégicos
REINO UNIDO	**Política Energética del Aeropuerto de Londres-Luton:** alineada con la norma ISO 50001, esta Política muestra el compromiso del aeropuerto con la mejora de la gestión y el desempeño energético. **Política Medioambiental 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. **Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton:** establece los objetivos y acciones para 2020-2025, en relación con el cambio climático entre otras áreas de sostenibilidad. Concretamente, contiene 6 líneas de actuación, estando la primera enfocada a garantizar el cuidado del entorno medioambiental con responsabilidad y eficiencia, y minimizar el impacto ambiental del Aeropuerto, a través de una serie de objetivos específicos. **Plan de Acción del Ruido** en el Aeropuerto de Londres-Luton 2019-2023. **Política de consultas y quejas** sobre ruido de aeronaves del Aeropuerto 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. **Plan de reducción del carbono.** Hoja de ruta del aeropuerto para la consecución de los objetivos de descarbonización.	Reducir de las emisiones de gases de efecto invernadero, mediante el autoabastecimiento y la reducción de las emisiones de alcance 3 en la cadena de suministro, para alcanzar la neutralidad en carbono en 2026 y Net Zero Carbon 2040. Reducir los residuos por pasajero y lograr el estándar Carbon Trust para la acreditación de cero residuos en vertederos. Reducir el agua utilizada por pasajero a 6,98 litros para 2023, explorando dónde se puede usar agua no potable, mejorando la conservación del agua y desarrollando iniciativas de ahorro de agua. Desarrollar una estrategia de calidad del aire y reducir la contaminación del aire por NOx y PM. Minimizar el impacto del líquido descongelante, alcanzando el 95% de fuselajes descongelados en las zonas de captura designadas para 2024. Fomentar el uso de la movilidad sostenible. Colaborar con aerolíneas para disminuir el ruido de las aeronaves y mejorar la gestión del ruido. Reducir el número y la gravedad de posibles derrames en el aeropuerto. Colaborar con socios comerciales en el aeropuerto para la reducción y eliminación de plásticos de un solo uso, evitando su utilización.
BRASIL	**Comisión de Gestión de Riesgos de Fauna** **Comisión de Gestión de Ruido Aeronáutico**	Compromiso Net Zero de ACI EU, para ser 0 emisiones netas en 2040. Reducción de las emisiones de carbono a través del mapeo del inventario de GEI e iniciativas relacionadas con las obras de infraestructura que permitirán alcanzar los objetivos de reducción, así como fomento de actualización de equipos más eficientes y sostenibles. Calidad del aire: mantener los niveles de calidad del aire por debajo de los valores límite y mejorar el control óptimo de las fuentes de emisión y mejora de la vigilancia de la calidad del aire. Consumo hídrico: tratamiento y reutilización de agua. Proteger y fomentar la biodiversidad local. Disminución de residuos y aumento de reciclaje. Migración del 100% del consumo de electricidad al mercado libre de energía que permite la compra de energía verde para los aeropuertos de Aena Brasil. Generación de electricidad verde a través del Plan Fotovoltaico (disponible en 2026). Control de ruido e implementación de los planos de acción de zonificación de ruido.

2.1.2. Certificaciones ambientales

(GRI 3-3)

En España, los compromisos en materia ambiental de Aena se articulan a través de su Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética (SGI). Dicho sistema está implementado desde el año 2014, y tiene como objetivo facilitar el aseguramiento legal, la evaluación de aspectos ambientales, la minimización de impactos negativos, la identificación de riesgos, la comunicación con las partes interesadas y la vigilancia ambiental de proveedores.

El Sistema de Gestión Medioambiental aplicable al 100% de la actividad en España está certificado según ISO 14001 y el Sistema de Gestión de la Calidad aplicable a todas las unidades de Servicios Centrales, y los centros está certificado de acuerdo a la ISO 9001. Asimismo los aeropuertos de Menorca y Tenerife Sur disponen de certificación EMAS.

Por su parte, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con las certificaciones ISO 14001, ISO 50001, y la certificación del programa *Airport Carbon Accreditation* de ACI EUROPE .

Por último, los aeropuertos de Aena en Brasil tienen previsto obtener las certificaciones ISO 14001, ISO 9001, ISO 50001 e ISO 14064 entre 2023 y 2024, junto con la mencionada *Airport Carbon Accreditation*.

	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	CERTIFICACIONES
Medio Ambiente (ISO 14001)	Aborda los aspectos ambientales más significativos vinculados a la actividad aeroportuaria, entre otros: emisiones acústicas, contaminación atmosférica, emisiones de gases de efecto invernadero, consumo de agua, consumo de energía, residuos peligrosos y no peligrosos, vertidos, contaminación de suelos y control ambiental de proveedores. Esta certificación abarca el 100% de la actividad de Aena. En el marco del sistema y mediante auditorías muestrales que se realizan periódicamente en los centros, se garantiza la mejora continua del comportamiento ambiental de la actividad.	Certificados servicios centrales y aeropuertos de España y Reino Unido, estando prevista la próxima renovación en julio de 2023. En la red de aeropuertos de Aena en Brasil se encuentra en proceso de implementación el Sistema de Gestión Integrado,estando prevista la certificación en 2023.
Calidad (ISO 9001)	Norma internacional basada en la gestión y los requisitos de control de los procesos destinada a alcanzar la mejora de los mismos, centrándose en la detección y determinación de procesos de la organización como actividad decisiva par aun funcionamiento eficaz. En el marco del sistema, y mediante auditorías muestrales que se realizan periódicamente en los centros, se garantiza la mejora continua de la calidad de los procesos, logrando satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes.	Certificadas todas las unidades de Servicios centrales y los centros en España, estando prevista la próxima renovación en julio de 2023. En la red de aeropuertos de Aena en Brasil se encuentra en proceso de implementación el Sistema de Gestión Integrado, estando prevista la certificación en 2023.
Reglamento EMAS	Define un esquema de gestión y auditorías ambientales, basándose en la norma ISO 14001, y propone una sistemática eficaz para ayudar a las organizaciones a gestionar y mejorar de manera continua su desempeño ambiental. EMAS contiene requisitos propios que le convierten en un modelo de excelencia para la gestión ambiental.	Aeropuertos de Menorca y de Tenerife Sur, siendo la fecha de la última validación en 2021.
EFQM	Muestra la lógica conexión entre el propósito y la estrategia de una organización y cómo esta es utilizada para ayudar en la creación de valor sostenible para sus grupos de interés clave y en la generación de resultados sobresaliente.	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, vigente hasta julio de 2022.

	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN	CERTIFICACIONES
Eficiencia energética (ISO 50001) →	Norma internacional de sistemas de gestión de energía que proporciona una herramienta para optimizar sistemáticamente el rendimiento energético y fomentar una gestión más eficiente de la energía.	Aeropuerto de Reus (prevista la próxima renovación en julio de 2023). Aeropuerto de Valladolid (prevista la próxima renovación en julio de 2023). SATE Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (prevista la próxima renovación en diciembre de 2023). Aeropuerto Zaragoza (prevista la próxima renovación en julio de 2023). Aeropuerto de Londres-Luton
Norma ISO 20906 →	Norma específica para el seguimiento de la afección acústica a través de los Sistemas de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo de los aeropuertos. La obtención de esta acreditación supone un paso más para asegurar la calidad de los datos que Aena ofrece públicamente. Aena fue el primer operador mundial en disponer de datos de ruido, acreditados de acuerdo a la norma ISO 20906, en los aeropuertos españoles más relevantes. Actualmente se encuentra acreditados los Sistemas de Monitorado de Ruido de algunos aeropuertos.	Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat Aeropuerto Málaga-Costa del Sol Aeropuerto Palma de Mallorca Aeropuerto de Valencia (Certificaciones válidas hasta noviembre de 2023)
Airport Carbon Acreditation de ACI EU →	Programa de certificación de huella de carbono de *Airport Council International* (ACI) que acredita el cálculo de la huella de carbono de los aeropuertos y la evolución de los compromisos de reducción de emisiones de CO2 adquiridos. Aena cuenta con 9 aeropuertos españoles acreditados en el programa que suponen alrededor del 91% de las emisiones de la red en España (a partir de 2020). Asimismo, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también dispone de la acreditación. El objetivo de Aena es alcanzar en 2026 el nivel 4+ en los aeropuertos de Madrid y Barcelona y nivel 3+ neutralidad en los principales aeropuertos. Resaltar que la certificación ACA se encuentra basada en GHG protocol	Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (prevista la próxima renovación en mayo de 2023). Aeropuerto de Palma de Mallorca (prevista la próxima renovación en mayo de 2023). Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (prevista la próxima renovación en mayo de 2023). Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (prevista la próxima renovación en mayo de 2023). Aeropuerto César Manrique-Lanzarote (prevista la próxima renovación en mayo de 2023). Aeropuerto de Menorca (prevista la próxima renovación en mayo de 2023). Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernán (prevista la próxima renovación en junio de 2023). Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro (prevista la próxima renovación en junio de 2023). Aeropuerto de Ibiza (prevista la próxima renovación en junio de 2023). Aeropuerto de Londres-Luton

2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales

(GRI 3-3; 413-1)

Aena dispone de varias herramientas para identificar, monitorizar y gestionar riesgos medioambientales, pudiendo destacar los relacionados con el cumplimiento normativo en el ámbito ambiental, el cambio climático (ver apartado “2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático”) o el impacto acústico.

- Como parte de su Sistema de Gestión Ambiental, se han identificado los requisitos legales en materia medioambiental a los que está sujeta la Organización, facilitando el seguimiento del cumplimiento con estas directrices.
- Esto se complementa con el propio sistema de gestión de riesgos de Aena, sustentado por el mapa de riesgos en el cual se identifican los riesgos ambientales y de sostenibilidad aplicables. Este sistema incluye mecanismos para la gestión de los mismos (ver capítulo “2022: Un año esperanzador”).

- Asimismo, Aena integra la variable ambiental en su toma de decisiones a través de las Evaluaciones de Impacto Ambiental de Planes Directores y Proyectos, especialmente en aquellos que puedan suponer un impacto significativo sobre el medioambiente, así como de cara a la preservación de los recursos naturales, minimizando posibles riesgos o impactos en la ampliación de sus infraestructuras (más información en el apartado “Protección de la biodiversidad” del presente capítulo).

Algunos indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la mejora de la gestión medioambiental y la prevención de riesgos ambientales (GRI 3-3)

		2021			2022		
		España	**Reino Unido**	**Brasil**	**España**	**Reino Unido[79]**	**Brasil**
Nº de personas asignadas a la gestión del medio ambiente		SSCC: 55 (Aena+AT) y 57 (aeropuertos, de los cuales algunos con dedicación parcial a gestión ambiental)	6	2	SSCC: 63 (Aena+AT) y 57 (aeropuertos, de los cuales algunos con dedicación parcial a gestión ambiental)	7	2
Inversión destinada a la protección y mejora del medio ambiente (€)		59.467.000 €	203.583.1 €	1.754.242€	19.814.000 €	383.344 €	2.388.066,28 €
Gasto destinado a la protección y mejora del medio ambiente (€)		16.039.000 €	634.798	1.447.554€	16.310.000 €	-	1.020.767 €
Inversión en I+D+i para reducir los impactos generados por contaminación, generación de residuos o el uso de recursos (€)		329.470 €	449.046,1 €	-	288.336 €	-	928.048 €
Inversión destinada a actividades en I+D+i en materia de medio ambiente y cambio climático (€)		937.090 €	-	-	185.830	-	10.653.666,96 €
Costes asociados a impactos generados por contaminación, generación de residuos o el uso de recursos (€)		5.249.301 € (correspondiente a gestión de residuos)	449.046,1 €	n/a	7.292.832 (correspondiente a gestión de residuos)	441.628,2	486.940€
Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental, incluyendo los relacionados con el consumo de agua	**Nº**	0	0	0	0	0	0
	€	0	0	0	0	0	0
Rendimiento de las inversiones ambientales	**CAPEX**	Ver apartado “Taxonomía de Finanzas Sostenible”.					
	OPEX						
Provisiones y garantías para riesgos ambientales		Ver Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión 2021			Ver Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión 2022		

[79]Tipos de cierre a 31/12/2022 utilizados para cuentas del Balance:
EUR/GBP = 0,88693
EUR/BRL = 5,6386

2.1.4. Consultas ambientales[80]

(GRI 2-25; 2-29)

En España, Aena pone a disposición de los usuarios diferentes plataformas para que puedan realizar su solicitudes de información, quejas y sugerencias de índole medioambiental:

- La Oficina de Atención Ambiental ubicada en la web, a través de la cual se da respuesta a las mismas de manera ágil y transparente.
- La Oficina de Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico, específica para la recepción de cuestiones relacionadas con el ruido.
- La Oficina Ambiental del Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas ("OFIMA"), mediante la cual se reciben las quejas que se puedan producir en las poblaciones vecinas a esta instalación aeroportuaria específica.
- La Oficina Ambiental del Aeropuerto de Barcelona-El Prat ("SAIM"), similar a la anterior pero relativa a este aeropuerto específicamente.
- El Mapa interactivo de ruido ubicado en la web y denominado WebTrak, permite hacer un seguimiento del recorrido de los aviones que despegan o aterrizan en el aeropuerto y formular quejas sobre sucesos sonoros para investigar su procedencia y hacer un seguimiento sobre su minimización.
- El portal de servicios telemáticos.

Asimismo, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de un mapa Interactivo de Ruido denominado TraVis en la web, desde la cual, además, se pueden efectuar consultas medioambientales y quejas sobre ruido de aeronaves. Existen, además, otros modos de contactar a estos efectos (vía telefónica, email, etc).

Por último, en Brasil, los usuarios de los aeropuertos de Aena y otros afectados pueden realizar consultas, sugerencias, quejas y reclamaciones en esta materia mediante el Canal de Ouvidoria (online), entre otras herramientas (correos electrónicos, servicio al cliente, etc).

Entre los principales datos relativos a la gestión de consultas ambientales, destacan los siguientes:

- 33.512 quejas recibidas en materia de medioambiente en Aena.
- 99,92% de quejas relacionadas con el ruido.
- 100% de respuestas realizadas.

Indicadores quejas ambientales

	2021				2022			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Quejas ambientales	2.712	12.433	2	**15.147**	13.978	19.533	1	**33.512**
Quejas relativas a ruido	2.705	12.431	0	**15.136**	13.964	19.519[81]	0	**33.483**

[80] Ver enlaces a las webs referenciadas en este apartado en el capítulo "Enlaces de interés."
[81] El 83% de las quejas relativas a ruido recibidas en Reino Unido durante 2022 corresponde a 10 personas.

2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor

Arrendamientos verdes

Aena introduce su compromiso con el respeto y el cuidado medioambiental a través de la incorporación de criterios ambientales a lo largo de toda su cadena de valor, incluyendo tanto su actividad comercial como la relación con sus proveedores.

En España, Aena incorpora prácticas conocidas como green leasing o "arrendamientos verdes" en su actividad inmobiliaria a fin de minimizar el impacto ambiental de dichas operaciones (reducción del consumo de energía, generación de residuos, emisiones, etc.). Para alcanzar este objetivo, se incluyen cláusulas de obligado cumplimiento durante toda la ejecución del contrato. Asimismo, y en lo que respecta a la relación con sus proveedores, los pliegos de contratación introducen cuestiones ambientales como criterio en la evaluación de los posibles licitadores, y como aspecto de obligado cumplimiento, tanto en el momento de firma del contrato como durante la ejecución del mismo (cláusulas, condiciones especiales de ejecución, etc).

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también introduce criterios medioambientales a lo largo del proceso de licitación que son valorados a efectos de contratación. Además, se ha trabajado a lo largo de 2022 en la elaboración de un Código de Conducta de Proveedores que, entre otros aspectos, refleje las expectativas de la Compañía en materia de cumplimiento ambiental, así como en la implementación de un conjunto de herramientas para garantizar la sostenibilidad como aspecto transversal en la cadena de suministro. Cabe destacar también la colaboración con el *London School of Economics* para evaluar los impactos de la cadena de suministro y desarrollar una serie de recomendaciones al respecto. Por último, se han establecido objetivos relacionados con la gestión ambiental de la cadena de suministro, tales como los detallados a continuación:

- Como mínimo, destinar un 25% del gasto en la cadena de suministro a proveedores basados en un radio de 20 millas del aeropuerto.
- Incluir criterios en materia de sostenibilidad en el 75% de los contratos con proveedores (por valor).
- Desarrollar un plan de resiliencia climática para la cadena de suministro a finales de 2023.

En Brasil, los aeropuertos de Aena también incorporan cláusulas ambientales en los procesos de contratación para asegurar al cumplimiento la legislación ambiental del país a efectos de la contratación de terceros. Además, se realiza un análisis especifico con el fin de conocer y mitigar los riesgos relacionados con los proveedores (entre los cuales se encuentran los de índole medioambiental).

En todos los casos, el incumplimiento de criterios o cláusulas ambientales establecidas con proveedores y arrendatarios puede resultar en la imposición de penalizaciones y sanciones.

Política de Sostenibilidad	Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud	Libros blancos para el desarrollo inmobiliario	Cláusulas ambientales en los pliegos de contratación
Traslada la cultura de integración de la sostenibilidad (cambio climático, calidad del aire, gestión del ruido, gestión del agua, afección a la biodiversidad y gestión de residuos, junto con aspectos sociales) a todas las áreas de negocio a lo largo de la cadena de valor.	Establece directrices relativas a cuestiones derivadas de las operaciones de los arrendatarios, abordando las cuestiones medioambientales en general (prevención de la contaminación, uso eficiente de los recursos y gestión adecuada de los residuos) y refleja el compromiso de establecer medidas para sensibilizar y comunicar a las principales partes interesadas sobre esta Política y los posibles impactos medioambientales asociados a la actividad aeroportuaria. Durante 2022 esta Política ha sido actualizada incorporando y adaptando sus principios a lo requerido por los principales analistas/proveedores ESG.	Introduce criterios de sostenibilidad en la consideración del diseño urbanístico y arquitectónico de los futuros desarrollos inmobiliarios en los principales aeropuertos (Madrid y Barcelona). Estos documentos serán complementarios a los pliegos de licitación para los proyectos de construcción de los futuros Planes Inmobiliarios y garantizan la inclusión del componente de sostenibilidad ambiental en las pautas generales de diseño y en materia de urbanización y paisaje.	Los pliegos de contratación disponen de cláusulas ambientales en seguimiento de la legislación vigente. Dichas cláusulas medioambientales establecen requisitos como la obtención de certificaciones en este ámbito como la ISO 14001. En el caso de los pliegos técnicos de los contratos de agentes de handling, por ejemplo, formalizan la necesidad de realizar un plan de sustitución de equipos con el objetivo de reducir sus emisiones. En este sentido, durante 2022 se ha lanzado el mayor concurso de handling del mundo, en el cual se les ha requerido que dispongan de un 49% de vehículos y equipos eléctricos en 2030 (partiendo del porcentaje mínimo actual, establecido en 23%) así como un 78% de vehículos y equipos sostenibles en 2030 (partiendo del porcentaje mínimo actual, igualmente establecido en 23%). También se fomenta el uso compartido de equipos para aumentar la eficiencia en las operaciones y se establece una antigüedad máxima de medios, consistente en 10 años para jardineras y 12 años para el resto. Asimismo, los pliegos de contratación incluyen cuestiones ambientales como criterio en la evaluación del licitador, y como aspecto obligatorio a cumplir tanto en el momento de firma del contrato como durante la ejecución del mismo (cláusulas, condiciones especiales de ejecución, etc). Asimismo, con respecto a los pliegos asociados al servicio de prestación de navegación aérea en España, han incorporado condicionantes ambientales específicos con el objetivo de alinear el desempeño en sostenibilidad del prestador y Aena. Por último, se ha trabajado en 2022 en la inclusión de nuevos criterios de cumplimiento a proveedores para mejorar el grado de alineamiento con la Taxonomía Verde de la UE, tomando como punto de partida los pliegos de construcción.

Supervisión del comportamiento ambiental	Pliegos técnicos de arrendamientos de locales comerciales	Mecanismos de concienciación de terceros y creación de un foro de colaboración en sostenibilidad	Código de Conducta de Proveedores en Reino Unido y Brasil
La supervisión del comportamiento ambiental de las empresas (contratadas y arrendatarios) por parte de Aena queda contemplada en los pliegos, así como el apoyo al desarrollo de iniciativas de mejora en la gestión ambiental, especialmente en ámbitos y actividades con un potencial impacto significativo sobre el medio ambiente. La realización de seguimientos periódicos, visitas a instalaciones y revisión de aspectos relacionados con los Planes de Vigilancia son comunes y tienen como objetivo: • Establecer las normas y actuaciones de obligado respeto por empresas contratadas y terceros que desarrollen actividades en las instalaciones de Aena. • Identificar y controlar los aspectos ambientales de las actividades realizadas en las instalaciones, recintos y locales propiedad de Aena. • Verificar la adecuada prestación del servicio.	Incluyen requisitos a potenciales arrendatarios relativos a la incorporación de medidas de naturaleza ambiental (por ejemplo, medidas para la correcta gestión de residuos, de almacenamiento de sustancias peligrosas, vertidos, etc.) así como la supervisión y estricto seguimiento de las mismas (ver Capítulo 3). Dichas requisitos deberán considerarse en el planteamiento de sus ofertas.	Aena pone a disposición de contratistas y arrendatarios buenas prácticas de desempeño ambiental, fomentando un desempeño colaborativo y responsable en su gestión. A este respecto durante 2022 destacan: -Foros colaborativos realizados con agentes de movilidad para definir iniciativas vinculadas con la movilidad sostenible desde y hacia el aeropuerto. -Foro de colaboración ambiental con los principales agentes de carga de los aeropuertos. -Grupos de Trabajo basados en el *Collaborative Environmental Management* de *Eurocontrol* con el fin de establecer acciones colaborativas y detectar sinergias entre los principales aeropuertos y terceras partes tales como el proveedor de navegación aérea, agentes de recogida y gestión de residuos o agentes handling.	Durante el ejercicio 2022, en Reino Unido se ha trabajado en la elaboración del Código de Conducta de Proveedores, el cual reúne todas sus expectativas en varias materias (entre las cuales se encuentra la medioambiental) que los integrantes de su cadena de suministro deben aceptar y seguir con el fin de establecer o continuar la relación contractual. Este es también el caso en Brasil, que requiere la aceptación de su Código de Conducta de Terceros (y, consecuentemente, las disposiciones medioambientales que contiene) por parte de los licitantes para que puedan presentar ofertas (ver Capítulo 4 “Gestión responsable”).

Compras sostenibles

La adopción de nuevas tecnologías y la incorporación progresiva de estándares más respetuosos con el medioambiente son aspectos promovidos por Aena para garantizar la mejora de su desempeño ambiental, en colaboración con terceros. Como iniciativas, se pueden destacar:

- La adquisición de vehículos eléctricos o ecoturismos, en los nuevos contratos de licitación de turismos pertenecientes a la flota de Aena, con el objetivo de alcanzar 100% vehículos sostenibles en 2026.
- Compra de energía eléctrica de origen renovable: En España y Reino Unido, desde 2020 disponen del 100% de compra de energía eléctrica con garantía de origen renovable y en Brasil se ha dispuesto del 35% en 2022 (81,4% en 2021). Esta energía, con garantía de origen sostenible, es suministrada a todos los arrendatarios a través de la red y, por tanto, a todas las empresas que trabajan en los aeropuertos.

CICLO DE VIDA

Planificación de Infraestructuras

La variable ambiental se integra desde las primeras etapas de la planificación de las infraestructuras aeroportuarias a través del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica de instrumentos de planificación “Planes Directores y Planes Especiales)

A lo largo de este proceso los Planes Directores y Especiales se analizan desde la perspectiva ambiental, y se someten a un procedimiento de evaluación, que concluye en la correspondiente resolución declarada por el órgano ambiental competente.

Una vez resueltas por el órgano competente en materia ambiental las Memorias Ambientales integran los aspectos ambientales a considerar en la propuesta de los Planes Directores/Especiales definitivos y el seguimiento de su cumplimiento.

La Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos es un proceso o instrumento que facilita la integración de la variable ambiental en el proceso de toma de decisiones de aquellos proyectos paral os que se prevea puedan tener una incidencia significativa sobre el medio ambiente o para la preservación de los recursos naturales. El resultado del proceso de Evaluación del Impacto Ambiental de proyectos (EIA) lo constituye la resolución ambiental final denominada Declaración de Impacto Ambiental en España o Licencia Ambiental en Brasil.

Etapa desmantelamiento de instalaciones e infraestructuras

Cuando se procede al desmantelamiento de una instalación o infraestructura se tienen en cuenta criterios ambientales para potenciar la separación de los distintos materiales (madera, vidrio, metales, etc.) al objeto de facilitar su reutilización y de esta manera reducir la ocupación de vertederos.

Fase de Operación

A través del proceso de Control operacional y de identificación, valuación y evaluación de aspectos ambientales, se da cabida a que las unidades y centros de Aena puedan tener en cuenta la influencia de su actividad en el ciclo de vida de los servicios y los productos utilizados para su prestación.

Productos bajos en carbono ofrecidos por Aena. Promoción del uso de vehículo sostenible para acceder a los aeropuertos españoles mediante un descuento del 15% a los pasajeros que aparquen su vehículo con distintivo ambiental “O emisiones” en los parkings del aeropuerto.

Promoción uso del SAF: en el ámbito del combustible sostenible de aviación (SAF), en España se ha firmado un acuerdo de colaboración entre Aena y Exolum para difundir la iniciativa AVIKOR consistente en la compra de SAF por parte de los pasajeros para reducir emisiones durante su vuelo.

Provisión de energía con garantía 100% de origen renovable para todos los arrendatarios y agentes que trabajan en los aeropuertos de Aena.

Ejecución de expedientes de obras

A través de la Vigilancia Ambiental de Obra, se realiza seguimiento de las obras y del consiguiente cumplimiento de los requisitos establecidos, ya sean relativos a consumos, separación de materiales o al destino final de los residuos.

Los pliegos de expedientes de ejecución de obras incluyen cláusulas para fomentar que los proveedores utilicen materiales sostenibles desde su origen, fabricación u obtención, hasta el final de su vida útil (a modo de ejemplo, materiales fácilmente reciclables o reutilizables),

Compra de productos/servicios

Aena establece diferentes criterios ambientales en los documentos contractuales para la adquisición de productos más respetuosos con el medio ambiente (por ejemplo equipos informáticos, papel, suministro de energía eléctrica, material de construcción, etc.). Por ejemplo: adquisiciones de productos eficientes energéticamente, que no contengan materiales peligrosos que minimicen los residuos al final de su vida útil o que sean productos compuestos por materiales reutilizables y reciclables al final de su vida útil (ver apartado anterior).

2.1.6. Adhesiones, alianzas y reconocimientos relacionados con el medio ambiente

(GRI 2-28)

Aena forma parte de varias asociaciones sectoriales, nacionales e internacionales relacionadas con el medioambiente, participando de forma activa:

- Pacto Mundial: organización de la que Aena es socio desde 2017, comprometiéndose con sus diez principios.
- Forética: organización referente en sostenibilidad y responsabilidad social empresarial en España. Su misión es integrar los aspectos sociales, ambientales y de buen gobierno en la estrategia y gestión de empresas y organizaciones.
- 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.

Aena también es miembro de diferentes alianzas relacionadas específicamente con el clima, en las cuales participa activamente:

- Renewable And Low-Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance: iniciativa para impulsar la producción y el suministro de combustibles renovables y bajos en carbono en los sectores de la aviación y el agua.
- Por el Clima: comunidad formada por la sociedad, ONG, empresas y administraciones concienciadas por la urgente necesidad de actuar frente al cambio climático, a la que Aena pertenece desde 2017 con el compromiso de reducir sus emisiones de GEI.
- Declaración de Toulouse: iniciativa público-privada que apoya el objetivo de la aviación europea de alcanzar cero emisiones netas de CO_2 para 2050. Esta es también la primera iniciativa conjunta de este tipo a nivel mundial, que alinea a todas las partes interesadas de la UE en el principios y acciones necesarios para descarbonizar y transformar el sector de la aviación en Europa, lo que representa un verdadero avance.
- Pacto Europeo por el Clima: iniciativa de la UE que invita a participar en la acción climática, compartir conocimientos, aprender sobre el cambio climático, desarrollar, aplicar y ampliar soluciones como iniciativa abierta e inclusiva con el fin de construir una Europa más verde.
- The Clean Skies for Tomorrow Coallition: proporciona un mecanismo global crucial para que los altos ejecutivos y los líderes públicos, a través de la cadena de valor de la aviación, se alineen en una transición a los combustibles de aviación sostenibles como parte de un camino significativo y proactivo para que la industria logre un vuelo neutro en carbono.
- European Clean Hydrogen Alliance: reúne a la industria, autoridades, sociedad civil y otras partes interesadas para debatir el despliegue a gran escala de las tecnologías limpias del hidrógeno y lo que ello requiere: la cadena de valor del hidrógeno, principales obstáculos para el despliegue a gran escala del hidrógeno limpio y propuesta de medidas de mitigación.
- ACI Europe: asociación sectorial, presidida en 2022 por Javier Marín (Consejero Ejecutivo y Director General de Aeropuertos de Aena), que establece objetivos y compromisos para minimizar las emisiones de carbono en los aeropuertos miembros (tales como el relativo a alcanzar 0 emisiones netas en 2050) así como acreditaciones que reflejan el progreso hacia las mencionadas metas (programa *Airport Carbon Accreditation*). En el marco de ACI, Aena participa en diversos *Task Forces* y Grupos de trabajo vinculados con la sostenibilidad de los aeropuertos al objeto de debatir y alinear los diferentes objetivos y estrategias de una forma homogénea y coherente entre los distintos participantes.

Otros iniciativas destacables en las que Aena participa:

- CDP: reconoce el compromiso ambiental de Aena otorgando una valoración a las empresas que incorporan el cambio climático como factor estratégico. Aena ha conseguido la máxima calificación en el ejercicio 2022, una A, por encima de la media de su sector.
- *Science Based Targets*: la iniciativa Objetivos Basados en la Ciencia (SBTi) impulsa una ambiciosa acción climática en el sector privado al permitir a las empresas establecer objetivos de reducción de emisiones basados en la ciencia. Aena está comprometida con esta iniciativa desde Noviembre 2021.
- *Airport Carbon Accreditation*: es el programa de certificación de huella de carbono de *Airport Council International* (ACI), que acredita el cálculo de la huella de carbono de los aeropuertos y la evolución de sus compromisos de reducción de emisiones de CO_2 adquiridos (ver información ampliada respecto a la participación en esta acreditación en el apartado 2.2.1).
- Programa de reducción de huella de carbono del Ministerio para la Transición Ecológica de España (MITECO): el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas dispone del nivel 2 en esta acreditación (reducción).

2.2. Aena frente a la emergencia climática[82]

(GRI 3-3)

2.2.1. Plan de Acción Climática

(GRI 3-3; 201-2; 305-5)

En la Junta General de Accionistas de 2022, el Consejo de Administración de Aena presentó a votación consultiva el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática, recibiéndose un 94,39% de votos a favor. Esta votación consolidó a la empresa como la primera en España y una de las pocas del mundo que ha rendido cuentas a sus accionistas sobre su plan de descarbonización.

Los principales objetivos de este Plan, que forma parte de la Estrategia de Sostenibilidad y aplica a la red española de Aena, son alcanzar la neutralidad de carbono en 2026 y ser *Net Zero Carbon* (0 emisiones netas) en 2040. Además, el PAC involucra a los grupos de interés de Aena, con especial atención a las aerolíneas, para impulsar la reducción de sus emisiones de alcance 3.

Estos objetivos estratégicos se encuentran alineados con la hoja de ruta aprobada en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, mediante la estrategia denominada *Reducing our Carbon footprin*t (Reduciendo nuestras emisiones de carbono), mientras que en Brasil los aeropuertos de Aena están diseñando un plan estratégico que contemple un marco de acción para alcanzar estos mismos objetivos en materia de descarbonización.

El Plan de Acción Climática está alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y cumple con los requerimientos del TCFD

El Plan se divide en 3 líneas de acción estratégicas: Neutralidad en carbono, Aviación sostenible y Comunidad y cadena de valor sostenible, para cuyo despliegue se han desarrollado un conjunto de actuaciones y medidas efectivas en materia de eficiencia energética, el uso de energías renovables, la movilidad sostenible, la reducción de emisiones de terceros y la descarbonización de procesos y actividades. Para ello, se prevé invertir cerca de 550 millones de euros en el periodo 2021 y 2030[83].

Los objetivos de descarbonización de la Compañía han sido desarrollados en línea con el compromiso adquirido en 2019 de adhesión a la iniciativa *NetZero* de ACI Europa (Consejo Internacional de Aeropuertos), la cual ha sido adoptada en la actualidad por más de 200 aeropuertos europeos y que marca un hito significativo en la lucha contra el cambio climático por el sector[84].

En su compromiso con *Science-Based Targets initiative* (SBTi), en 2022 Aena ha comenzado a trabajar en el establecimiento de objetivos de reducción de emisiones basados en la ciencia, con el objetivo de validarlos en 2023

En 2022 Aena ha obtenido la máxima calificación, el nivel A, en Carbon Disclosure Project (CDP)

[82] Este apartado del informe "2.2. Aena frente a la emergencia climática", incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, objetivos, métricas y evolución relacionados con el cambio climático, siguiendo así las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD).
[83] Todas las actuaciones, objetivos e indicadores asociados para el seguimiento del PAC. Ver capítulo "Enlaces de interés."
[84] D. Javier Marín, Director General de Aeropuertos de Aena y miembro ejecutivo del Consejo de Administración de Aena, fue elegido presidente de ACI EU en 2021.

PLAN DE ACCIÓN CLIMÁTICA: PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

NEUTRALIDAD DE CARBONO

Alcance 1 y 2

Convertirse en un operador de aeropuertos neutral en carbono (2026) y sentar las bases para alcanzar el Net Zero Carbon (2040)

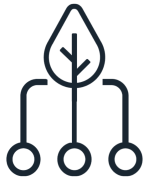
Total emisiones de Alcance 1 y 2

AVIACIÓN SOSTENIBLE

Alcance 3

Actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar su descarbonización

Emisiones de LTO y ground handling



COMUNIDAD Y CADENA DE VALOR SOSTENIBLE

Alcance 3

Mejorar la sostenibilidad del entorno colaborando con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad

Emisiones de transporte desde/hacia aeropuerto

Aena es *supporter* de TCFD desde 2022

Objetivos específicos de descarbonización

(GRI 3-3)

La hoja de ruta establecida por el PAC cuenta con objetivos estratégicos anuales orientados a reducir las emisiones propias, producir energía renovable en autoconsumo, comprar energía procedente de fuentes renovables, mejorar la eficiencia energética, distribuir SAF (*Sustainable Aviation Fuel*) en los aeropuertos, reducir las emisiones atribuibles a los agentes de handling mediante el incremento de vehículos eléctricos, puntos de carga y consumo de combustible sostenible, promover la movilidad sostenible desde y hacia los aeropuertos e involucrar de forma activa a la cadena de suministro y las comunidades en el impulso de la sostenibilidad.

	España	Reino Unido	Brasil
Corto plazo	**2022:** • Reducción en un 60% de las emisiones absolutas de GEI de Alcance 1 y 2 respecto al año base 2019 (siendo las emisiones del año base 136.631 tCO2eq y el año en el que se estableció este año base y los objetivos del PAC fue 2021) **2023:** • Compra de electricidad 100% con garantía de origen renovable (objetivo continuado a partir del 2020). • Reducción en un 61% de las emisiones absolutas de GEI de alcance 1 y 2 respecto al año base 2019. • Compensación del 8% de las emisiones no reducidas. **2026:** • Neutralidad de carbono. • 100% de autoabastecimiento de electricidad renovable (Plan Fotovoltaico de Aena) a partir de 2026 en función de la capacidad de red y tramitaciones administrativas. • Electrificación del 26% de la flota propia de vehículos (turismos y furgonetas) y 100% vehículos sostenibles (electrificación+consumo HVO). • Establecimiento de 3.150 puntos de recarga eléctrica en aparcamientos para pasajeros, empleados y en lado aire. • Acreditación de *Airport Carbon Accreditation* de ACI EU nivel 4+ en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat . • 44% de la flota de *handling* sostenible (equipamiento eléctrico y combustible sostenible). • Implementación de nuevas medidas y mejoras colaborativas para optimizar la eficiencia de las operaciones aeroportuarias, así como la congestión del espacio aéreo europeo, reduciendo los tiempos de espera y el tiempo de vuelo. • Flota de lanzaderas entre terminales 100% eléctricas en Madrid y Barcelona.	**2022:** • Compra de electricidad 100% con garantía de origen renovable. • 85% de la iluminación sustituida por luces LED. • Elaboración de un plan de vehículos sostenibles desarrollado para el lanzamiento y las pruebas en 2023. **2023**: • Puesta en marcha del DART (*Direct Air-Rail Transit*). **2026** • Neutralidad de carbono. • 25% de abastecimiento energético a partir de energías renovables en instalaciones propias. • Apoyo a aerolíneas en la descarbonización de los vuelos.	**2022:** • Actuaciones de eficiencia energética. • Compra de energía con garantía de origen sostenible. • Proyecto piloto para el uso de 1 autobús eléctrico para el Aeropuerto de Recife. . **2026:** • Reemplazar los tipos de gases utilizados en los sistemas de aire acondicionado por gases que no causen daño al medio ambiente. • Compra y uso de energía verde/limpia para todos los aeropuertos de la red de Aena en Brasil. • Desplegar plantas fotovoltaicas en aeropuertos que tengan viabilidad estructural. • Realizar y analizar estudios para la implementación de sistemas PCA y 400Hz. • Implementar plantas de recarga para vehículos *handling* eléctricos y en estacionamientos de pasajeros. • Reducción del 20% emisiones de los agentes de *handling* con la utilización de vehículos eléctricos. • Generación de electricidad verde a través del Plan Fotovoltaico. • Sustitución de combustibles fósiles para la generación de energía de los generadores de aire acondicionado y los generadores de balizamiento de patios y pistas de aeropuerto, por sistemas de baterías LFP recargadas con energía solar.

Medio/largo	**2030:** • Reducción en un 93% de las emisiones absolutas de GEI de Alcance 1 y 2 respecto al año base 2019 y compensación de las emisiones restantes. • Reducción del consumo eléctrico por pasajero en un 10%. • Reducción del consumo de energía de climatización por pasajero en un 9%. • Utilización de un 65% de combustible sostenible en calderas y cogeneración. • 78% de la flota de handling sostenible (equipamiento eléctrico y combustible sostenible). • Instalación de hidrogeneras en los cincos aeropuertos principales.	**2028:** • 50% de la flota aérea de modelos NEO o MAX3. **2030:** • 50% de abastecimiento energético a partir de energías renovables en instalaciones propias. • Aumento del número de puntos de recarga eléctrica en aparcamientos.	**2040:** • *Net Zero Carbon*

2040: Compromiso Net Zero de ACI EU, para ser 0 emisiones netas

ACTUACIONES Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN 2022 PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS DE DESCARBONIZACIÓN

Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y usos de energías renovables

- El consumo eléctrico de los centros de Aena en España y en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, procede de fuentes 100% con garantía de origen renovable. Por su parte, en Brasil, los aeropuertos de Aena han migrado el 35% del consumo de electricidad al mercado libre de energía (compra de energía verde para sus instalaciones).
- Aena, en su objetivo por alcanzar en el 100% en autoabastecimiento,a partir de 2026 ha adjudicado las plantas fotovoltaicas de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat:
  - La construcción y puesta en marcha de la planta solar fotovoltaica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas proporcionará energía limpia a la red de aeropuertos españoles con una potencia total instalada de 142,42 MWp y una potencia nominal de 120 MWn y ocupará una superficie de 176 hectáreas. Con sus más de 235.000 módulos fotovoltaicos, se espera que genere una energía de 212 GWh anuales, equivalente al consumo medio de 65.000 hogares al año, lo que evita la emisión de 27.000 toneladas anuales de CO_2 a la atmósfera durante los más de 25 años en que se estima su vida útil.
  - En el caso del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, la planta fotovoltaica adjudicada contará con una potencia total instalada de 12,48 MWp y una potencia nominal de 10 MWn. Ocupará una superficie de 17 hectáreas y también se situará dentro del recinto aeroportuario.
- Entre las medidas de eficiencia energética se encuentran aquellas vinculadas con la mejora y mantenimiento de la iluminación, calderas, etc. En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se ha sustituido el 85% de la iluminación existente por LED y en los aeropuertos de Aena en España continúan con la implementación de iluminación LED en sus instalaciones con el objetivo de alcanzar el 100% en 2026.

Airport Carbon Accreditation

- Más del 91% de las emisiones de carbono están acreditadas por el programa *Airport Carbon Accreditation* (ACA):
  - Los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y el Aeropuerto de Londres-Luton disponen del Nivel 3 “Optimización”.
  - Los aeropuertos César Manrique-Lanzarote, Málaga- Costa del Sol, Alicante-Elche y Menorca han renovado la certificación Airport Carbon Accreditation Nivel 2 “Reducción” y el Aeropuerto de Ibiza se ha incorporado directamente en este nivel.
  - El Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro ha renovado el Nivel 1 “Inventario”.
- Como objetivo a 2026, los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat alcanzarán el nivel 4+ de ACA.
- Por su parte, los aeropuertos de Aena en Brasil están trabajando en la incorporación al programa, siendo su objetivo alcanzar en 2023 el nivel 3 del programa *Airport Carbon Accreditation* de ACI EUROPE.

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, alcanzando en el ámbito español el 28,7% de vehículos eléctricos de la flota propia de turismos y furgonetas en 2022 y 1.063 puntos de recarga en lado tierra y aire en los aeropuertos para vehículos handling y de Aena. El objetivo en España es disponer del 100% de vehículos sostenibles y más de 3.000 puntos de recarga en lado aire y tierra en 2026.
- El Aeropuerto de Londres-Luton ha desarrollado un Plan de vehículos sostenibles para su lanzamiento y pruebas correspondientes en 2023.

Colaboraciones con terceros

- Impulso al uso de combustible sostenible para la aviación: alianzas y colaboración activa con productores de bioqueroseno, aerolíneas y otros agentes de interés para incrementar el uso de combustibles sostenibles y fomentar su producción. Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton, ha promovido durante 2022 el apoyo a proyectos de investigación financiados por el gobierno de Reino Unido, como el análisis de los impactos de la infraestructura por el uso de hidrógeno en diferentes procesos (repostaje, costes, procesos), y los desafíos de la transición a otras nuevas tecnologías (SAF, aviones eléctricos y su uso simultáneo).
- Reducción de emisiones de ciclo LTO y APUs: implantación de A-CDM o CDM (*Airport Collaborative Decision Making o Collaborative Decision Making*) dirigida a mejorar la eficiencia general de las operaciones aeroportuarias, reducir los tiempos de rodaje y, por tanto, el consumo de combustible y emisiones mediante el uso compartido de información actualizada de carácter operativo. El A-CDM se encuentra implementado en 5 de los aeropuertos españoles y cuenta asimismo con Torres Avanzadas en 10 de sus aeropuertos.
- En relación a ENAIRE, Aena ha participado en la elaboración de los criterios de sostenibilidad del nuevo contrato de prestación de servicios de navegación aérea, estableciendo las condiciones necesarias para garantizar el alineamiento con Aena en materia de sostenibilidad. Como parte integrante de la documentación a presentar en la oferta, Enaire ha presentado un Plan de Sostenibilidad, que incluye objetivos, medidas y KPIs de seguimiento, alineados y compatibles con la consecución de los objetivos de la Compañía.
- Suministro de energía eléctrica renovable a aeronaves: El 100% de los puestos de estacionamiento en pasarela en los aeropuertos españoles cuentan con un sistema de suministro eléctrico a 400 Hz. En 2022 se ha avanzado en la implantación de nuevas tomas, reposición y sustitución de equipos antiguos y se está trabajando para implementar en un futuro estos sistemas de suministro eléctricos en los puestos de plataforma de las aeronaves. Además, la energía eléctrica suministrada por Aena a estas aeronaves es 100% con garantía de origen renovable.
- Flota Handling sostenible: licitación del nuevo pliego de Asistencia en Tierra a Aeronaves con nuevos criterios y objetivos de sostenibilidad en los aeropuertos españoles.
- Proyecto piloto pooling en vehiculos handling en el aeropuerto de Palma de Mallorca: este proyecto restringido a vehículos tipo *pushback* ha dado resultado positivos de ahorros en tiempo de utilización del 15% lo que supone hasta 1 ton CO_2 anual por equipo en uso estándar.

Comunicación y reporte

- Compromiso con la iniciativa *Science Based Target* (N*et-zero science-based emissions reduction targets*).
- Participación en *Carbon Disclosure Project* (CDP), principal marco de reporting en cambio climático, donde la Compañia ha obtenido en 2022 la maxima calificación, el nivel A.
- Adhesión a diversas iniciativas en el ámbito de la lucha contra el cambio climático (ver apartado “2.1.6. Participación en asociaciones relacionadas con el medio ambiente.”).

Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización (GRI 305-5)

	España	Reino Unido	Brasil
	• 67% de reducción de emisiones propias de gases de efecto invernadero (año base 2019) • Compra de electricidad 100% renovable: Aena España y sus arrendatarios consumen energía eléctrica renovable con garantía de origen 100% en todos sus aeropuertos y oficinas desde 2020. • Electrificación del 28,7% de la flota propia de turismos y furgonetas. • 1.063 puntos de recarga para vehículos eléctricos en lado tierra y aire en los aeropuertos de la red. • En la actualidad el 23% de la flota de handling (vehículos y equipos) que opera en los aeropuertos son eléctricos. Adicionalmente durante 2022 se lanzó una licitación para equipos de Asistencia en Tierra a Aeronaves con criterios ambientales alineados con el PAC mas exigentes lo que incrementará progresivamente este porcentaje. • Adjudicación de las plantas fotovoltaicas de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. • Nueve aeropuertos de Aena están certificados por *Airport Carbon Accreditation (ACA)* de ACI EU. En 2022 el aeropuerto de Palma de Mallorca ha ascendido al nivel 3 “Optimización”, los de Alicante-Elche y Menorca al 2 “Reducción” y el de Ibiza ha logrado la certificación por primera vez en el nivel 2 “Reducción”. • 5 aeropuertos con A-CDM y 10 aeropuertos con torres avanzadas.	• Identificación de los riesgos asociados al cambio climático y desarrollo de un plan de resiliencia, integrando los riesgos comerciales en la evaluación (previsto para 2026). • Publicación de la hoja de ruta *Net Zero* (“Reduciendo nuestras emisiones de Carbono”). • Lanzamiento del *Sustainable Supply Chain Charter*. • Publicación de la estrategia de calidad del aire. • Compra de electricidad 100% renovable. • Trabajo preliminar completado para introducir un 25% de generación de energía renovable en instalaciones propias para 2026. • Renovación del 85% de la iluminación a luces LED. • Obtención del nivel 3 de ACA (optimización). • Nuevo tren exprés sin escalas entre *Kings Cross* y el Aeropuerto de Londres-Luton utilizando trenes eléctricos.	• Compra del 35% de energía limpia del Mercado de Energía Libre. • Realización de tests de eficiencia operacional dentro del proyecto piloto para el uso de 1 autobús eléctrico para el Aeropuerto de Recife. • Reunión con el Ministerio de Infraestructura y el Ministerio de Medio Ambiente para tratar temas relacionados con el abastecimiento de combustibles verdes para aeronaves, considerando las áreas y puntos de abastecimiento en los aeropuertos.

2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática

(GRI 2-9; 2-12; 2-13; 2-19)

El cumplimiento progresivo del Plan de Acción Climática influye sobre la retribución de la plantilla de Aena en España, incluyendo el Presidente, miembros del Comité de Dirección y el resto de la Alta Dirección, vinculado a través del sistema de gestión del desempeño.

	FUNCIÓN	PERIOCIDAD
JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS	Votación consultiva y seguimiento del Plan de Acción Climática.	Anual
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	Aprobación del PAC y supervisión anual y puntual. Orientación y control de la estrategia, políticas, objetivos, riesgos y resultados en material relacionadas con la acción climática.	
Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	Modelo retributivo que incluya vinculación a objetivos de Acción Climática.	Anual
Comisión de Auditoría	Supervisar el sistema de gestión de riesgos, asegurando la identificación, gestión y comunicación de los principales riesgos dentro de los niveles planificados.	Anual
Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	Informe, supervisión y reporte del Plan de Acción Climática.	Trimestral
COMITÉ DE DIRECCIÓN EJECUTIVO	Seguimiento del Plan de Acción Climática.	
Chief Green Officer	Convertir la sostenibilidad en un elemento fundamental en la toma de decisiones de la Compañía y comunicar tanto el Consejo como a los empleados de las actualizaciones y avances en materia de sostenibilidad de la empresa a través de los canales comunicación establecidos.	
DIRECCIÓN DE SOSTENIBILIDAD	Elaboración y coordinación del Plan de Acción Climática.	
GRUPO DE TRABAJO DE PLAN DE ACCIÓN CLIMÁTICA	Coordinación operativa áreas de negocio para el despliegue de la estrategia.	Bimensual

2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático

(GRI 3-3; 201-2)

Los riesgos climáticos quedan identificados en el mapa de riesgos de la Compañía, el cual también tiene en cuenta los correspondientes mecanismos de gestión, supervisión y control[85], que a su vez incluyen indicadores y medidas ligadas al cumplimiento del PAC.

Cumpliendo con las mejores prácticas en la materia, Aena sigue las recomendaciones del *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures* (TCFD) en su proceso de análisis de riesgos y oportunidades, considerando 3 escenarios climáticos[86]. A fecha de este informe, se está llevando a cabo la actualización y ampliación del estudio de riesgos climáticos de la red española.

- **Riesgos físicos**: el aumento de temperaturas, las olas de calor más frecuentes, las precipitaciones extremas, el aumento del nivel del mar y el riesgo de inundaciones fluviales o costeras son los principales riesgos físicos identificados que pueden tener afectación directa sobre las infraestructuras o la gestión de los servicios de transporte a medio/largo plazo. Como consecuencia de la materialización de estos riesgos, se prevé un aumento de los gastos de climatización (OpEx) así como la necesidad de incurrir en inversiones para prolongar pistas en algunos aeropuertos que eviten restricciones operativas o para proteger las instalaciones frente a precipitaciones extremas o el aumento del nivel del mar (CapEx), entre otros.

- **Riesgos de transición**: Aena ha realizado una evaluación de la materialidad de los riesgos identificados a corto, medio y largo plazo, entre los cuales se encuentran:

  - ***Riesgos regulatorios***:
    - Extensión de la cobertura y endurecimiento. del EU ETS.
    - Paquete normativo de la *UE Fit for 55.*
    - Prohibición vuelo con alternativa AVE.
  - ***Riesgos tecnológicos***:
    - Sustitución del avión por nuevas tecnologías.
    - Participación en proyecto de producción SAF.
    - Reducción de emisiones en operaciones aeroportuarias.
    - Infraestructura verde aeroportuaria.
  - ***Riesgos de mercado***:
    - Recesión económica por crisis energética.
  - ***Riesgos reputacionales***:
    - Estigmatización del sector.
    - Inversión ESG.
    - Incumplimiento de compromisos *Net Zero*.

  Esta evaluación está siendo completada a partir de la actualización de la cuantificación del potencial impacto financiero causado por estos riesgos físicos y de transición según diferentes escenarios climáticos de transición a corto y largo plazo. Siguiendo las recomendaciones del TCFD, se actualizará la evaluación el impacto en Aena sobre sus ingresos, costes operativos, inversiones de capital, y capitalización de la acción, entre otros, según el tipo de riesgo físico y de transición. Esta evaluación permitirá realizar un plan de acción donde se encuentran identificadas las medidas de adaptación y mitigación adecuadas basadas en la criticidad de los riesgos, las cuales complementarían el PAC, que actualmente conforma la respuesta integral de Aena a la gestión de riesgos y oportunidades derivados del cambio climático.

- **Oportunidades**: gracias a su gestión de riesgos y el diseño e implementación de estrategias y medidas climáticas, Aena se encuentra actualizando las oportunidades detectadas para asegurar la sostenibilidad de su modelo de negocio a largo plazo:
  - Implementación y generación de energía renovable y de bajas emisiones para establecer un nuevo modelo de consumo que reduzca la dependencia energética.
  - Impulso de un mercado de combustibles sostenibles de aviación a través de la producción de SAF.
  - Impulsar alianzas industriales y acuerdos de colaboración público-privada, así como con comunidades locales para el desarrollo de proyectos de bajas emisiones.
  - Expansión a nuevos mercados de transporte alternativo.
  - Desarrollo de servicios adaptados a los cambios en las preferencias del consumidor.
  - Mejora en el posicionamiento en los mercados de capital, participando en índices de sostenibilidad y certificaciones de índole climática.

[85] 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.

[86] Para el análisis de los riesgos físicos, en línea con las recomendaciones del TCFD, se han considerados los siguientes escenarios climáticos:
- Escenario RCP 8.5 (escenario *Business as Usual*): se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones continúan subiendo al mismo ritmo que en la actualidad, suponiendo un calentamiento global que probablemente no superará los 4ºC.
- Escenario RCP 4.5 (escenario de fuerte mitigación): se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones se habrían reducido a la mitad en 2080 y es muy probable que no se excedan los 2ºC de calentamiento global.

Para analizar los riesgos de transición relacionados con la demanda del tráfico aéreo, se han utilizado los escenarios climáticos de la Agencia Internacional de Energía dado que aportan información, datos, y proyecciones relativas al tráfico aéreo en varios horizontes temporales. El estudio se ha centrado en los siguientes escenarios climáticos:
- Escenario B2DS (*Beyond 2 Degrees Scenario*): se trata de un escenario que implica que en el año 2100 la diferencia de temperatura media global se sitúe en torno a los 1,75ºC con respecto a los registros preindustriales.
- Escenario 2DS *(2 Degrees Scenario*): se trata de un escenario que contempla la limitación del gradiente de temperatura a los 2ºC.
- Escenario RTS (*Reference Technology Scenario*): se trata de un escenario menos restrictivo, con políticas y acuerdos medioambientales del nivel de los actuales (Acuerdo de París, Green Deal, etc.), pero que no han resultado en un despliegue tecnológico verde masivo como ocurriría en los escenarios anteriores.

En su informe de adaptación al cambio climático, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también lleva a cabo un ejercicio de identificación de riesgos físicos, riesgos de transición y oportunidades asociadas al cambio climático, el cual aporta también una evaluación del impacto potencial en sus activos, operaciones y funciones estratégicas[87].

- **Riesgos físicos**: fuertes lluvias e inundaciones de la infraestructura de drenaje, aumento de la temperatura que afecte las condiciones de trabajo, aumento de la temperatura que afecte el peso de despegue, condiciones más frías que aumenten los requisitos de descongelación y disminución de la visibilidad que puede afectar a las operaciones del aeropuerto.
- **Riesgos de transición**: cumplimiento de los requisitos normativos (así como de las estrategias de cero emisiones netas), desarrollos tecnológicos que desencadenen inversiones sustanciales, disminución potencial de la demanda y los límites de capacidad, así como los riesgos reputacionales relacionados con el medio ambiente.
- **Oportunidades**: la transición a una economía con menos emisiones de carbono ofrece una oportunidad para que en Reino Unido se asuma un papel de liderazgo en la orientación del sector de la aviación. Asimismo, la temporada de verano podría ser más larga. También aumentarán las opciones relacionadas con la transición baja en carbono, mientras que disminuye la frecuencia de niebla y baja temperatura. Por último, se podrían mejorar las ofertas con tecnologías más nuevas y una mejor infraestructura.

A este respecto, la Compañía dispone de medidas específicas de mitigación y adaptación al cambio climático[88] que serán complementadas con las derivadas de la actualización del estudio de riesgos y oportunidades climáticos que se encuentran en elaboración:

- **Medidas de mitigación**: consisten en medidas concretas con el fin de reducir los impactos ambientales negativos resultantes de la actividad aeroportuaria y desarrollar medios de transporte respetuosos con el medio ambiente, que a su vez fomenten la colaboración de las aerolíneas con otros grupos de interés.
- **Medidas de adaptación**: consisten en actuaciones específicas para la adaptación de los aeropuertos a la evolución previsible de las variables climáticas, los posibles impactos del cambio climático y los posibles efectos sobre las infraestructuras y operaciones aeroportuarias, evaluadas y valoradas durante la evaluación ambiental estratégica de los Planes Directores. Este análisis abarca los horizontes temporales intermedios hasta el horizonte de desarrollo previsible[89].

Asimismo, se dispone de procedimientos para minimizar el impacto de situaciones de emergencia[90] vinculadas, por ejemplo, a eventos meteorológicos y geológicos que tienen repercusión en aeronaves y/o instalaciones en las operaciones. Así, cada aeropuerto dispone de Planes de Actuación para responder a situaciones meteorológicas adversas, como el Plan del Invierno, que establece los procedimientos a seguir por los aeropuertos para mantener la seguridad operativa y minimizar los impactos ocasionados por el hielo y la nieve sobre el tráfico aéreo. Para la campaña invernal iniciada el 1 de noviembre de 2022, el Plan tiene asignado un presupuesto de 2,2 millones de euros.

Respecto a los eventos geológicos, cabe indicar que en el caso de aeropuertos próximos a zonas en riesgo de erupciones volcánicas, existen procedimientos para la retirada de cenizas.

En Reino Unido se dispone de planes de emergencia ante eventos climáticos, en relación a:

- Planes de acción para eventos climáticos extremos.
- Planes de actuación invernal (eliminación del hielo).
- Mayor frecuencia e intensidad en mantenimiento para la reducción del riesgo asociado a impactos del cambio climático.
- Planes de gestión para la adaptación al cambio climático a largo plazo, incluido el seguimiento y la revisión continuos.

[87] Los riesgos y las oportunidades se han identificado y evaluado utilizando un marco de evaluación de riesgos estandarizado que considera los umbrales de impacto, la probabilidad de eventos y la gravedad de los impactos. El marco de referencia ha sido ampliado para incluir una evaluación de alto nivel de los riesgos de transición del Aeropuerto de Londres-Luton para reflejar las mejores prácticas actuales introduciendo progresivamente las orientaciones de TCFD. Para más detalle, ver *Climate Change Adaptation Report* del Aeropuerto de Londres-Luton (link disponible en "Enlaces de interés").
[88] Para más detalle, ver Plan de Acción Climática de Aena y el *Carbon Reduction Plan* del Aeropuerto de Londres-Luton.
[89] De forma específica, en los aeropuertos de Aena en Brasil, fruto del análisis de riesgos de cambio climático realizado, se han concluido una serie de medidas de adaptación a implementar en los aeropuertos para minimizar los riesgos detectados y sus posibles impactos, relacionadas con la adecuación de los Planes Directores de los aeropuertos de manera coordinada, y su inclusión en las obras previstas en el próximo horizonte temporal.
[90] Al disponerse de planes de emergencia específicos para cada aeropuerto, es el equipo local el responsable del mismo. Los procedimientos que desarrollan el correspondiente plan de emergencias son propios de cada Aeropuerto, apoyados desde Servicios Centrales, y están certificados e inspeccionados por AESA. Para más información ver Capítulo 6.

ANÁLISIS DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES CLIMÁTICOS EN ESPAÑA

Riesgos Físicos

- Aumento de temperatura.
- Picos de calor.
- Precipitaciones extremas.
- Aumento de nivel del mar.

Riesgos de Transición

Regulatorios y legales

- Extensión de la cobertura y endurecimiento. del EU ETS.
- Paquete normativo de la UE Fit for 55.
- Prohibición vuelo con alternativa AVE.

Mercado

- Recesión económica por crisis energética.

Reputación

- Estigmatización del sector.
- Inversión ESG.
- Incumplimiento de compromisos Net Zero.

- Implementación y generación de energía renovable y de bajas emisiones para establecer un nuevo modelo de consumo que reduzca la dependencia energética.
- Impulso de un mercado de combustibles sostenibles de aviación a través de la producción de SAF.
- Impulsar alianzas industriales y acuerdos de colaboración público-privada, así como con comunidades locales para el desarrollo de proyectos de bajas emisiones.
- Expansión a nuevos mercados de transporte alternativo.
- Desarrollo de servicios adaptados a los cambios en las preferencias del consumidor.
- Mejora en el posicionamiento en los mercados de capital, participando en índices de sostenibilidad y certificaciones de índole climática.

ANÁLISIS Y OPORTUNIDADES CLIMÁTICOS AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON

Riesgos Físicos

- Reducción de visibilidad (niebla, nubosidad…)
- Vientos extremos
- Inundaciones
- Temperaturas extremas/nevadas
- Picos de calor

Riesgos de Transición

Políticos
Políticas para restringir o mitigar acciones que contribuyan a los efectos adversos del cambio climático.

Políticas que busquen promover la adaptación al cambio climático.

Tecnológicos

Competitividad del aeropuerto.

Mercado

Cambios en la demanda.

Cambios en los segmentos del mercado.

Competencia por parte de opciones carbono.

Reputacionales

Cambio de percepción de los clientes o la comunidad sobre la contribución a la transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono.

- Prolongación de temporada de verano en algunos destinos.
- Capitalización de eficiencias y mejoras derivadas del respaldo a cambios tecnológicos en el sector de la aviación.
- Captura de participación de mercado de los competidores al conseguir futuras expansiones del aeropuerto que podrían limitarse a aeropuertos con intensidades bajas de emisiones de carbono y mayor infraestructura para nuevas tecnologías.
- Captación de pasajeros orientados al turismo sostenible.

2.2.4. Métricas. Huella de carbono

(GRI 3-3; 305-1; 305-2; 305-3; 305-4; 305-5)

Aena realiza un seguimiento de su huella de carbono para evaluar la eficacia de las medidas implementadas. Así, la huella de carbono de España (Alcance 1 y 2) se ha reducido en un 67% con respecto al año base 2019[91], superando el objetivo establecido en el Plan de Acción Climática de alcanzar un 60% de reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

Respecto al alcance 3 de los aeropuertos españoles, se ha obtenido una reducción del 16,6% respecto del 2019 gracias a la la puesta en marcha de iniciativas de colaboración con terceros y a la eficiencia en las operaciones.

A nivel consolidado, las emisiones de alcance 1 han ascendido a 21.087,76 tCO_2 y, en lo que respecta a las emisiones de Alcance 2 (*Market Based*), han sumado 30.428,92 tCO_2. Estos valores se han incrementado respecto al 2020 y 2021 debido al retorno a la normalidad en la operativa aunque es inferior respecto del año 2019 gracias a la compra de electricidad con garantía de origen renovable. Esto viene derivado de la implementación de medidas de mitigación y eficiencia.

Evolución de emisiones de GEI (toneladas equivalentes de CO_2) (GRI 305-5)[92]

Intensidad de las emisiones de GEI kgCO2e/ATU Alcances 1 y 2 (Market Based) (GRI 305-4)[93]

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
2020	0,22	0,61	-	-
2021	0,16	0,32	0,13	0,17
2022	0,09	0,09	0,17	0,10

[91] Se escoge este año base debido a que durante la elaboración del PAC en 2021, el 2019 era el último año histórico más normalizado respecto al numero de operaciones (durante el cual se emitieron 136.630,5 tCO2e). En el Aeropuerto de Londres- Luton en Reino Unido se escogió 2019 por el mismo motivo siendo las emisiones correspondientes a ese año para Alcance 1 y 2, 7.947 tCO2e
[92] Asimismo, los siguientes gases se incluyen en el cálculo CO2, CH4 y N2O.
[93] ATU: Parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto teniendo en cuenta sus operaciones, pasajeros y el volumen de carga anuales. ATU = Pasajeros + (100*Operaciones) + (10*Toneladas de carga).

Huella de carbono (GRI 305-1; 305-2; 305-3)[94]

	2020				2021				2022			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Emisiones directas (alcance 1)[95]	17.112,50	2.326,00	—	**19.438,50**	14.313,60	2.032,20	558,6	**16.904,40**	17.603,88	2.256,88	1.227,01	**21.087,77**
Emisiones indirectas (alcance 2) Market Based [96]	26.199,30	5.059,00	—	**31.258,30**	31.870,90	1.332,00	2.246,40	**35.449,30**	26.974,16	0[97]	3.454,76	**30.428,92**
Emisiones alcance 3[98]	1.870.884,60	109.093,00	—	**1.979.977,60**	2.242.058,00	93.845,00	—	**2.335.903,00**	3.280.029,40	—	—	3.280.029,40

Las superficies comerciales en los aeropuertos españoles (concesionarios) se contabilizan como parte del consumo total de Aena y se asumen las emisiones generadas como propias. En cualquier caso, se proporciona energía eléctrica a los arrendatarios 100% de origen renovable, por lo que sus emisiones asociadas a su consumo eléctrico teniendo en cuenta criterio de mercado son 0 en Alcance 2.

[94] Para el cálculo de las emisiones de Aena se sigue el enfoque de control operacional según GHG Protocol y se han utilizado las siguientes fuentes para los factores de emisión, siendo estos actualizados cada año:
- Alcance 1: MITERD, EMEP/EEA (Corinair), US EPA y US FAA.
- Alcance 2: REE y MITERD.

Por otra parte, la fuente de los Potenciales de Calentamiento Global (PCG) ha sido el MITERD (para las emisiones de Alcance 1 y 2).
En el caso de las emisiones en Reino Unido, los factores de emisiones y PCG se obtienen de DEFRA.
La metodología de cálculo está basada en el GHG Protocol (WRI&WBCSD)

[95] 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.

[96] El cálculo de emisiones calculadas para Alcance 2 se ha realizado según criterio de mercado (*market based*).
Emisiones indirectas o alcance 2. Emisiones indirectas que se producen por la generación de electricidad o energía térmica adquirida y consumida en los aeropuertos a partir de las actividades desarrolladas por los aeropuertos para climatización, iluminación y operativa de diversas instalaciones

[97] Las emisiones de alcance 2 (*Market Based*) en el Aeropuerto de Londres-Luton son 0 al disponer del 100% de la compra de energía eléctrica con garantía de origen renovable y no disponer de compra de energia frio--calor

[98] Emisiones indirectas de alcance 3. Emisiones indirectas de terceros que se producen por el ciclo LTO (aterrizaje y despegue de aeronaves de las compañías aéreas que operan en los aeropuertos), APUs (Unidades de potencia auxiliar que suministran energía a las aeronaves cuando están en tierra), vehículos y maquinaria que proporcionan los servicios de Handling y otros (accesos terrestres, viajes de empleados, etc.). Emisiones indirectas de alcance 3 de Aena según categorías establecidas en CDP (Carbon Disclosure Project). Información no disponible en Reino Unido y Brasil a falta de unificar metodologías de cálculo.

Emisiones directas de GEI (Alcance 1) (GRI 305-1)

	2020				2021				2022			
	España											
	CO2	**CH4**	**N2O**	**CO2e**	**CO2**	**CH4**	**N2O**	**CO2e**	**CO2**	**CH4**	**N2O**	**CO2e**
Gasoil	9.321,4	0,2	0,2	9.396,5	7.950	0,2	0,2	8.015,9	9.474,89	0,97	0,17	9.545,56
Gasolina	129,2	0,04	0,01	132,8	138,5	0,04	0,01	142,2	138,26	0,03	0,002	139,53
Gas natural	7.394,5	0,1	0,1	7.436,8	5.933,8	0,1	0,1	5.967,8	7.751,05	0,615	0,0123	7.771,53
Propano	35,1	0,0005	0,002	35,7	35,5	0,0005	0,002	36,2	36,37	0	0	36,37
Queroseno	109,6	0,003	0,004	110,7	149,9	0,004	0,005	151,5	110,22	0,015	0,0009	110,9
TOTAL	**16.989,8**	**0,4**	**0,4**	**17.112,5**	**14.207,7**	**0,4**	**0,3**	**14.313,6**	**17.510,79**	**1,62**	**0,18**	**17.603,88**
	Reino Unido											
Gasoil/diésel	656,6	0,5	7,9	**665,1**	629	0,2	8	637,2	930,09	0,28	13,04	943,41
Gas natural	1.346,5	1,8	0,7	**1.349,0**	1.386	2	1	1.389	1.304,69	1,79	0,72	1.307,19
Propano	2,3	0	0	**2,3**	6	0,005	0,004	6	6,27	0	0	6,27
TOTAL	**2.005,3**	**2,3**	**8,7**	**2.016,4**	**2.021**	**2,2**	**9**	**2.032,2**	**2.241,05**	**2,07**	**13,76**	**2.256,87**
	Brasil											
Gasoil	-	-	-	-	526,19	0,01	0,01	**526,2**	1.160,39	0,08	0,065	1.178
Gasolina	-	-	-	-	32,42	0,01	0,002	**32,4**	47,11	-	-	49
Propano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Queroseno	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	-	-	-	-	**558,64**	**0,02**	**0,012**	**558,64**	**1.207,50**	**0,08**	**0,065**	**1.227**

Emisiones indirectas de GEI (Alcance 2) MARKET - BASED (GRI 305-2)

	2020				2021				2022			
	España											
	CO2	CH4	N2O	CO2e	CO2	CH4	N2O	CO2e	CO2	CH4	N2O	CO2e
Energía eléctrica	0,0	-	-	**0**	0,0	-	-	**0**	0,0	-	-	**0**
Energía calefacción y refrigeración	26.199,3	-	-	**26.199,3**	31.870,9	-	-	**31.870,9**	26.974,16	-	-	**26.974,16**
TOTAL	**26.199,3**	**-**	**-**	**26.199,3**	**31.870,9**	**-**	**-**	**31.870,9**	**26.974,16**	**-**	**-**	**26.974,16**
	Reino Unido											
Energía eléctrica	3.364,99	10,49	20,1	**3.395,57**	1.244	-	-	**1.244**	0,0	-	-	**0**
Energía calefacción y refrigeración	-	-	-	**-**	-	-	-	**-**	-	-	-	**-**
TOTAL	**3.364,99**	**10,49**	**20,1**	**3.395,57**	**1.244**	**-**	**-**	**1.244**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Brasil											
Energía eléctrica	-	-	-	-	2.246,4	-	-	**2.246,4**	3.454,76	-	-	**3.454,76**
Energía calefacción y refrigeración	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	-	-	**-**
TOTAL	-	-	-	-	**2.246,4**	**-**	**-**	**2.246,4**	**3.454,76**	-	-	**3.454,76**

Las fuentes de emisiones de alcance 3 más relevantes son las incluidas en las siguientes categorías:

- Uso de servicios proporcionados por la organización a aerolíneas y agentes handling, que incluyen las emisiones de Ciclo LTO, APU y *Handling*.
- Bienes capitales.
- Adquisición de bienes y servicios.

De las anteriores, las primeras (emisiones derivadas del despegue y aterrizaje de los aviones (ciclo LTO, *Landing and Take Off*)), son las más relevantes para Aena en España, y constituyen aproximadamente un 55% de las emisiones totales (año 2022)[99]. Estos datos incluyen emisiones de taxi, "*climb out*" y despegue de todos los vuelos con origen en aeropuertos de Aena, así como las emisiones generadas en las maniobras de aproximación, aterrizaje y taxi en todos los vuelos aterrizando en aeropuertos de Aena.

Las emisiones de las unidades auxiliares de potencia (APU) se obtienen modelizando las operaciones reales de las aeronaves en los aeropuertos.

Las emisiones de los agentes de handling han sido proporcionadas por los principales agentes de handling, constituyendo un requisito contractual el cálculo, reporte y reducción de sus emisiones, incentivándose el remplazo gradual de la flota de vehículos actual por opciones más eficientes y respetuosas con el medio ambiente.

Por su parte, las emisiones debidas a la producción de los bienes y servicios comprados o adquiridos por Aena y a la producción de los bienes de capital comprados o adquiridos por Aena se calculan mediante un análisis económico input/output utilizando los datos económicos del periodo de reporte y factores de emisión relevantes.

Por último, cabe indicar que en 2022 las emisiones biogénicas de CO_2e de Aena fueron no significativas, con un valor prácticamente nulo.

[99] Las emisiones de ciclo LTO de aeronaves, se calculan a partir del ultimo Inventario de Emisiones del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de España.

.2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables

(GRI 3-3)

Aena implementa diferentes actuaciones enfocadas a la reducción del consumo energético en sus instalaciones. Entre ellas, se encuentran las relacionadas con el uso de energías renovables (plan fotovoltaico, geotermia, etc.) y otras destinadas a mejorar la eficiencia energética. Todas ellas contribuyen a reducir la huella de carbono de Aena. Asimismo, adquieren enorme relevancia en el contexto energético actual, marcado por un aumento significativo en los precios del mercado eléctrico.

Medidas relacionadas con el uso de energías renovables

El consumo eléctrico de los centros de Aena en España y Reino Unido procede de fuentes 100% con garantía de origen renovable, y 35% en el caso de Brasil.

Tanto la energía renovable generada como la adquirida es distribuida tanto en la actividad propia de los aeropuertos como a los concesionarios que conviven en las instalaciones.

El Plan Fotovoltaico convertirá a la red española en lideres por producción de energía renovable en autoconsumo en su sector

Respecto al Plan Fotovoltaico de Aena España, durante 2022, Aena ha adjudicado el diseño y la ejecución de los parques solares fotovoltaicos de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. La instalación de Madrid contará con más de 235.000 módulos fotovoltaicos y generará una energía de 212 GWh anuales, equivalentes al consumo medio de 65.000 hogares al año, lo que lo que evita la emisión de 27.000 toneladas anuales de CO_2 a la atmósfera durante los más de 25 años en que se estima su vida útil. La instalación del aeropuerto barcelonés tendrá 20.800 módulos fotovoltaicos, que generarán una energía de 19,90 GWh anuales, equivalente al consumo medio de 6.000 hogares al año, lo que evitará la emisión a la atmósfera de 2.300 toneladas de CO_2 anuales durante los más de 25 años en que se estima su vida útil. También se han realizado estudios de viabilidad para la instalación de geotermia en los tres principales aeropuertos españoles de la red para cubrir el 70% de la demanda de calefacción o refrigeración. El análisis realizado se va a validar con la realización de sondeos y la toma de datos en los campos de captación.

Medidas destinadas a la mejora de la eficiencia energética.

Con el fin de reducir el consumo energético en los aeropuertos de la red, se lleva a cabo un proceso de identificación continuo de posibles aspectos de mejora, en base al cual 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 tecnológica en materia de iluminación y climatización (detectores de presencia, reemplazo por LED, renovación de instalaciones de aire acondicionado y regulación automática de iluminación), etc. En España, durante 2022, destacar a modo de ejemplo:

- El desarrollo de un proyecto piloto en la zona de embarque de la terminal 2 del Aeropuerto de Valencia para la instalación de sensores ambientales que permiten controlar la operativa de los sistemas de producción de frío y calor. A través de estas medidas se ha conseguido un ahorro energético de entre el 15 y el 25%.
- En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, se ha renovado la iluminación con tecnología LED de bajo consumo, que ha alcanzado un grado de sustitución del 85%. Además, se han revisado los sistemas de control y regulación de temperatura en el área de check-in, se han sustituido equipos de refrigeración por otros más eficientes y se ha desarrollado un conjunto de estándares eléctricos que han permitido mantener un inventario mínimo de equipos, reduciendo las ineficiencias en el proceso.
- En las instalaciones de los aeropuertos de Aena en Brasil se están realizando mejoras y reemplazos en materia de consumo energético resultantes de la ejecución de obras.

Asimismo, para gestionar adecuadamente el consumo energético, Aena ha dotado de contadores inteligentes a algunas de sus instalaciones y cartera de inmuebles. Por ejemplo, la terminal del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cuenta con una plataforma de gestión energética que permite realizar un análisis sistemático del consumo energético y, en base a los resultados, desarrollar medidas para mejorar la eficiencia energética de los equipos de la terminal.

Adicionalmente a lo anterior, Aena realiza auditorías energéticas en los aeropuertos para, a partir del estudio de los edificios y otras instalaciones, obtener información de los consumos energéticos en sus instalaciones (especialmente aquellos relacionados con la iluminación y climatización)[100], los correspondientes posibles aspectos de mejora y, en su caso, desarrollar planes de acción.

Además, se están actualizando las certificaciones de eficiencia energética de los edificios asociados a los aeropuertos. Durante 2022, en España se han certificado todos los edificios auxiliares con uso administrativo. Los certificados de los edificios terminales españoles, todavía vigentes, se renovarán durante el primer trimestre de 2023. Asimismo, cabe destacar que en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, ha renovado en 2022 su

[100] En una auditoria se contempla la valoración tanto de aspectos técnicos como económicos que influyen en el consumo energético de todas las instalaciones y de cualquier otro equipo consumidor de energía, siendo su objetivo principal comprender como él mismo gestiona dicho consumo, detectar los puntos débiles y proponer medidas de mejora que reduzcan el consumo y mejoren la eficiencia energética.

certificación del sistema de gestión de energía en base a la norma ISO 50001.

El ahorro alcanzado mediante la implementación de las actuaciones incluidas a continuación en los aeropuertos españoles ha supuesto 59,96 GJ

EFICIENCIA ENERGÉTICA EN 2022
(GRI 3-3)

Algunas actuaciones relevantes relacionadas

Climatización | **Iluminación** | **Ahorro energético por mejora de eficiencia energética**

AEROPUERTO	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	LOGRO
Adolfo Suárez Madrid/Barajas		Renovación del sistema de climatización de pre-pasarelas de la Terminal T4.	
Adolfo Suárez Madrid/Barajas		Sustitución de unidades de tratamiento de aire (UTAs) en la zona Milenium.	
Adolfo Suárez Madrid/Barajas		Sustitución de enfriadoras de la TWR Este.	
Adolfo Suárez Madrid/Barajas		Sustitución de equipo de climatización de precisión del CGA de la Terminal T4.	
Alicante-Elche Miguel Hernández		Instalación de ventiladores HVLS.	
Alicante-Elche Miguel Hernández		Mejora de eficiencia energética en las UTAs.	
Alicante-Elche Miguel Hernández		Suministro e instalación de filtros solares en la torre de control	
Bilbao		Sustitución de la segunda caldera de calefacción en edificio Terminal	
Federico García Lorca Granada-Jaén		Renovación integral del edificio bloque técnico.	
Federico García Lorca Granada-Jaén		Climatización eficiente en el edificio bloque técnico.	
La Palma		Adecuación de producción de frío para la climatización de la Terminal de pasajeros.	
Palma de Mallorca		Renovación del equipamiento de climatización.	
Palma de Mallorca		Sustitución de equipos de climatización.	
Tenerife Norte		Instalación de protecciones solares en muro cortina del área de embarque insular.	
Valencia		Suministro e instalación de cortinas de aire en diferentes puertas del edificio Terminal.	
Valencia		Mejora de la eficiencia energética en la central eléctrica.	

AEROPUERTO	ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	LOGRO
Madrid-Cuatro Vientos		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Fuerteventura		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Gran Canaria		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
César Manrique-Lanzarote		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Valencia		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Palma de Mallorca		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Salamanca		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Tenerife Sur		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Girona-Costa Brava		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Melilla		Cambio de iluminación a tecnología LED.	
Pamplona		Cambio de iluminación a tecnología LED.	

2.2.6. Energías renovables

(GRI 3-3)

El uso de energías renovables (solar, eólica, etc.) permite a la Compañía reducir la dependencia de los combustibles fósiles, disminuyendo así las emisiones de gases de efecto invernadero.

Según se ha indicado anteriormente, en 2022 se ha adjudicado el diseño y la ejecución de las plantas fotovoltaicas de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, complementando las instalaciones ya existentes en los aeropuertos españoles.

% Electricidad con garantía de origen de fuentes renovables

	España	Reino Unido	Brasil
2020	100%	0%	0%
2021	100%	100%	84,1%
2022	100%	100%	35%

Instalaciones de energías renovables en Aena (GRI 302-1)

		2020	2021	2022
Energía generada de fuentes renovables (GJ)	Eólica	6.855	7.594	6.878
	Fotovoltaica	1.459	15.918	17.784
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	221	213,86	88
	Subtotal	**8.535**	**23.726**	**24.750**

Energía consumida de fuentes renovables (GJ)	Eólica	6.353	7.067	6.421
	Fotovoltaica	1.361	15.824	17.688
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	221	214	88
	Subtotal	**7.936**	**23.105**	**24.198**
Energía vendida de fuentes renovables (GJ)	Eólica	502	527	457
	Fotovoltaica	97	94	95
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	0	0	0
	Subtotal	**599**	**621**	**552**

Fuentes para las densidades de combustibles:
- Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes.
- Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.
- Asociación ibérica de gas natural para la movilidad
- GHG Protocol

Fuentes para los poderes caloríficos inferiores (PCI)
- MITERD: "Factores de emisión: Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono", datos para el año correspondiente
- IDAE: Tabla de poderes caloríficos de las principales fuentes energéticas (ver capítulo "Enlaces de interés).

Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética[101]

(GRI 305-5)

El desarrollo de las actuaciones anteriormente mencionadas relativas a la instalación de tecnología de energía renovable o eficiencia energética, así como la compra de electricidad con origen renovable, ha evitado la emisión de 145.532 de tCO_2 durante el ejercicio 2022.

[101] En Reino Unido no se ha desarrollado hasta la fecha ninguna medida de implementación de renovables en autoconsumo, si bien entra dentro de su planificación a 2030. En Brasil se prevé la implantación de renovables en autoconsumo a partir de 2026..

Emisiones evitadas gracias a instalaciones de energías renovables propias y eficiencia energética y a la compra de energía eléctrica con origen renovable (toneladas de CO2e)

	2022		
	España	**Reino Unido**	**Brasil**
Toneladas de CO2e	139.428,00	4.199,63	1.905,00

NOTA: El cálculo de CO2 se obtiene a partir de la relación establecida entre la energía eléctrica generada por las instalaciones indicadas y el factor de emisión de CO2 aplicable .
Fuente factor eléctrico: REE
En 2022 se aplica el factor de emisión de localización (LB) según %GdO real

Reducción de las emisiones GEI (Alcance 1)

	2020		2021		2022	
Instalación de Aena	**kWh generados**	**tCO2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO2e evitadas**
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao (energía térmica)	153.845	19	482.015	57	386.887	55,3
Planta energía geotérmica del Aeropuerto de Reus	61.488	8	59.407	7	24.460	3,5
Total (alcance 1)	**215.333**	**26**	**541.422**	**64**	**411.348**	**58,8**

Reducción de las emisiones GEI (Alcance 2)

	2020		2021		2022	
Instalación de Aena	**kWh generados**	**tCO2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO2e evitadas**
Aerogeneradores del Aeropuerto de La Palma	1.904.174	234	2.109.511	249	1.910.688	273,2
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Menorca	72.862	9	64.591	8	149.864	21,4
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Ibiza	83.849	10	78.725	9	55.555	7,9
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Alicante-Elche	17.814	2	38.635	5	46.965	6,7
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Barajas	48.964	6	15.465	2	0	0
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos	81.101	10	20.323	2	20.657	3,0

Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de La Palma	53.279	7	30.535	4	55.193	7,9
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Valencia	33.532	4	31.800	4	29.482	4,2
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Vigo	13.815	2	11.195	1	10.336	1,5
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Tenerife Sur	NA	0	1.752.063	207	1.473.045	210,6
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Lanzarote	NA	0	555.160	66	1.485.472	212,4
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Fuerteventura	NA	0	1.823.289	215	1.613.305	230,7
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao (energía eléctrica)	128.860	16	342.368	40	269.888	38,6
Total (Alcance 2)	**2.438.250**	**300**	**6.873.659**	**811**	**7.120.449**	**1.018,2**

Principales indicadores de consumo energético

(GRI 302-4)

En el último ejercicio, el autoconsumo de energía renovable de Aena asciende a 24.198 GJ, lo cual supone un aumento de 4,7% respecto al ejercicio anterior. A nivel consolidado el consumo de energía renovable (compra y producción) alcanzó un total de 3.519.485 GJ un 15% más que en el 2021.

El consumo de energía total del Grupo en el ejercicio 2022 ha sido de 4.566.879 GJ[102] lo que supone un aumento del 14% respecto al ejercicio anterior.

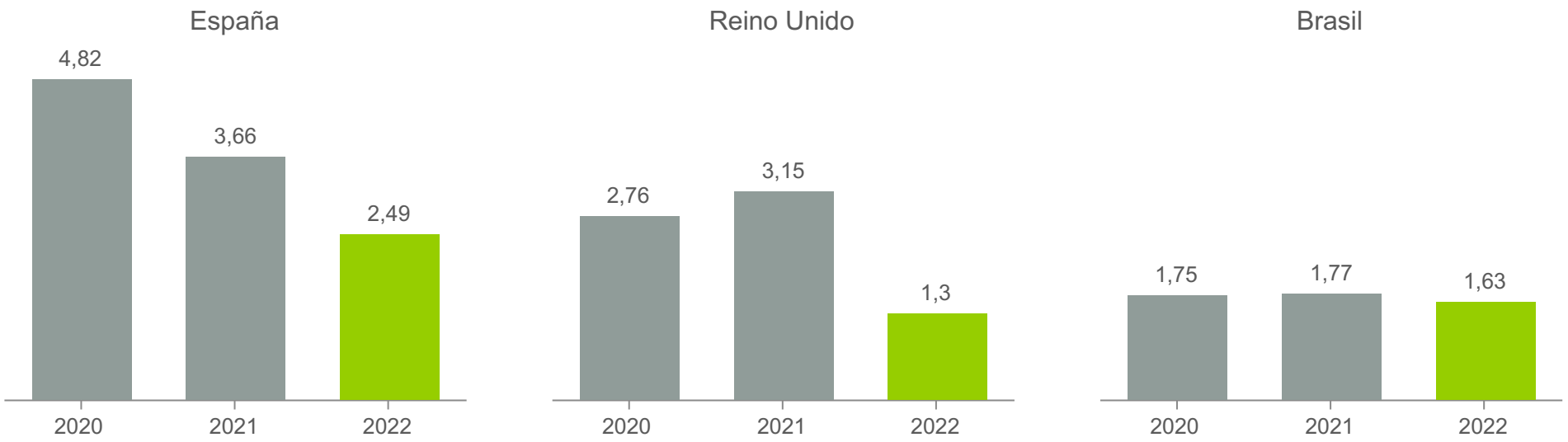
El desempeño en materia energética y la gestión operativa de los aeropuertos de la red, destinada a mejorar la eficiencia energética, son indicadores claves del diseño sostenible y la evolución de un edificio.

[102] Incluye el consumo de combustibles, energía eléctrica, calefacción y refrigeración.

Intensidad energética[103]

(GRI 302-3)

kWh/ATU[104]



[103] Incluye el consumo de combustibles, energía eléctrica, calefacción y refrigeración.
[104] ATU: Parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto teniendo en cuenta sus operaciones, pasajeros y el volumen de carga anuales. ATU = Pasajeros + (100*Operaciones) + (10*Toneladas de Carga).

Consumo de energía dentro de la organización
(GRI 302-1)

Consumo de combustibles no renovables (GJ)

	2020				2021				2022			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Gasoil/diésel	128.154	9.528	1.871	**139.553**	109.872	9.162	7.578	**126.612**	129.780	13.871	10.290	**153.941**
Gasolina	1.907	-	-	**1.907**	2.044	-	487	**2.531**	1.947	-	528	**2.475**
Gas Natural	132.092	26.413	-	**158.505**	105.999	29.329	-	**135.328**	138.313	25.780	-	**164.093**
Propano	551	38	-	**589**	558	102	-	**660**	554	104	-	**658**
Queroseno	1.501	-	-	**1.501**	2.054	-	-	**2.054**	1.542	-	-	**1.542**
Subtotal	**264.205**	**35.978**	**1.871**	**302.055**	**220.526**	**38.593**	**8.065**	**267.185**	**272.136**	**39.755**	**10.818**	**322.709**

Consumo energético no renovable (GJ)

	2020				2021				2022			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Electricidad	-	52.432	88.535	**140.967**	-	14.158	21.079	**35.237**	-	-	100.290	**100.290**
Calefacción	179.520	26.413	-	**205.933**	212.700	27.301	-	**240.001**	218.115	-	-	**218.115**
Refrigeración	343.021	-	-	**343.021**	392.902	-	-	**392.902**	406.280	-	-	**406.280**
Subtotal	**522.541**	**78.845**	**88.535**	**689.921**	**605.602**	**41.459**	**21.079**	**668.140**	**624.395**	**0**	**100.290**	**724.685**

Consumo energético renovable (GJ)

	2020				2021				2022[105]			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total Consolidado**	**España**	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total Consolidado**	**España**	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total Consolidado**
Electricidad	2.591.629	-	-	**2.591.629**	2.907.279	44.832	111.492	**3.063.603**	3.387.090	78.181	54.126	**3.519.397**
Calefacción/Refrigeración	221	-	-	**221**	214	-	-	**214**	88	-	-	**88**
Subtotal	**2.591.850**	**-**	**-**	**2.591.850**	**2.907.493**	**44.832**	**111.492**	**3.063.817**	**3.387.178**	**78.181**	**54.126**	**3.519.485**

Consumo energético total (GJ)

	2020				2021				2022			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total Consolidado**	**España**	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total Consolidado**	**España**	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total Consolidado**
Total	**3.378.596**	**114.823**	**90.406**	**3.583.825**	**3.733.621**	**124.884**	**140.636**	**3.999.141**	**4.283.709**	**117.936**	**165.234**	**4.566.879**

[105] Los datos de Aena de consumo electrico incluyen los consumos de los concesionarios de la red española de Aena (100% de los centros) registrando estos un consumo de electricidad durante el ejercicio 2022 de 494.352 GJ, lo que constituye el 14,7% del consumo global de Aena en España. Los datos de Reino Unido y Brasil de consumo eléctrico no incluyen el consumo de concesionarios.

2.3. Contaminación

(GRI 3-3)

2.3.1. Contaminación atmosférica

La Compañía se muestra comprometida con la mejora de la calidad del aire en el entorno en el que opera. Esto queda reflejado en la Política Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el trabajo de Aena y en la Estrategia de Sostenibilidad, alineada con el Plan de Acción Climática, a través de las cuales, se abordan cuestiones relativas a la calidad del aire mediante la definición de proyectos estratégicos que reduzcan las emisiones de CO_2 y otros contaminantes atmosféricos (p. ej. NO_x, SO_x y PM_{10}). En concreto, los objetivos estratégicos en España establecidos a 2030 son:

Emisiones propias	Emisiones de terceros
Reducción del 22% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019	Aena actuará como tractor de otros agentes del sector, contribuyendo a la reducción de las emisiones de NOx, SOx y PM procedentes de sus operaciones
Reducción del 36% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019	
Reducción del 15% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019	

Para su consecución, se plantea la puesta en marcha de una serie de iniciativas y medidas centradas en la eficiencia energética, el uso de energías renovables, la movilidad sostenible y la reducción de emisiones de terceros.

En concreto, se llevan a cabo Programas de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire en el entorno de los principales aeropuertos, a través de los cuales se realiza un seguimiento de los niveles de calidad del aire del entorno correspondientes a los niveles de concentración de las principales sustancias, como el dióxido de azufre (SO_2), los óxidos de nitrógeno (NO_x) y las partículas en suspensión (PM), emitidas como resultado de las operaciones aeroportuarias u otras fuentes localizadas en el entorno. Esto permite monitorizar de forma continua y automática la calidad del aire en el área de influencia de varios aeropuertos.

En España 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[106]. 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.

En Reino Unido, cumpliendo con los establecido en la Estrategia de Negocio Responsable, el Aeropuerto de Londres-Luton se encuentra trabajando en un Plan Estratégico especifico para mejorar la calidad del aire en el entorno. La medición hacia la consecución de sus objetivos será posible gracias a la recogida de datos efectuada por los monitores de calidad del aire, que evalúan las tendencias de las concentraciones de contaminantes[107] en el área.

Hasta la fecha se han monitorizado 19 ubicaciones diferentes -las de mayor impacto- para garantizar las mediciones de NO_2; y se han medido los niveles de concentración de las partículas en suspensión (PM) en una localización.

El reporte de los resultados mensuales obtenidos se publican y comparten con las autoridades locales, mientras que los resultados anuales de los niveles de calidad del aire están disponibles como parte del informe de seguimiento anual del Aeropuerto. Asimismo, se han implementado acciones de mejora para garantizar la consecución de las metas establecidas. Entre ellas, colaboraciones con terceros, como la aprobación de una política específica para autobuses y autocares, con el fin de mejorar la calidad del aire alrededor del área terminal.

En los aeropuertos de Aena en Brasil, tras analizar los estudios de simulación de las emisiones atmosféricas resultantes de las operaciones de aeronaves y equipos en tierra realizados en 2022, se han establecido una serie de acciones para reducir la contaminación de estos gases resultantes de las actividades de aviación, ligadas al uso de combustibles sostenibles, la utilización de autobuses eléctricos, la implementación de puntos de carga eléctrica para vehículos de pasajeros y de *Handling*, así como la renovación de parte de la flota propia a vehículos eléctricos.

[106] Se pueden consultar los informes procedentes de la red de vigilancia del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como los datos procedentes de las estaciones del entorno del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat que se encuentran adscritas a la red de la Generalitat de Cataluña. Ver capítulo "Enlaces de interés."
[107] Material particulado (PM_{10}) y NO_2

Objetivos específicos en materia de contaminación atmosférica			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**
Corto plazo	• Actuar como tractor de otros agentes del sector, contribuyendo a la reducción de las emisiones de NOx, SOx y PM procedentes de sus operaciones a través de proyectos pilotos que nos permitan reducir los elementos contaminantes del aire mediante soluciones innovadoras.	• Mantener las concentraciones medias anuales de NOx y PM10 bajo los 40 ug/m3.	• Estudios de simulación de las emisiones atmosféricas resultantes de las operaciones de aeronaves y equipos en tierra.
Medio/largo	2030: • Reducción del 22% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019. • Reducción del 36% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019. • Reducción del 15% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019.		• Mantener los niveles de calidad del aire por debajo de los valores límite. • Mejorar el control óptimo de las fuentes de emisión y mejora de la vigilancia de la calidad del aire.

Evolución y progreso de los objetivos marcados de contaminación atmosférica			
	España	**Reino Unido[108]**	**Brasil**
	• Reducción del 12% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019. • Reducción del 48% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019.	• En el ejercicio 2022, se ha registrado una concentración media anual de 28,66 ug/m3 de NOx.	• Tras analizar los estudios de simulación de las emisiones atmosféricas resultantes de las operaciones de aeronaves y equipos en tierra se han establecido una serie de acciones para reducir la contaminación de estos gases resultantes de las actividades de aviación.

[108] Datos obtenidos a partir de la media de la mediciones relativas a los meses de enero a septiembre de 2022.

Indicadores sobre contaminación atmosférica

(GRI 305-7)

Óxidos de nitrógenos (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire

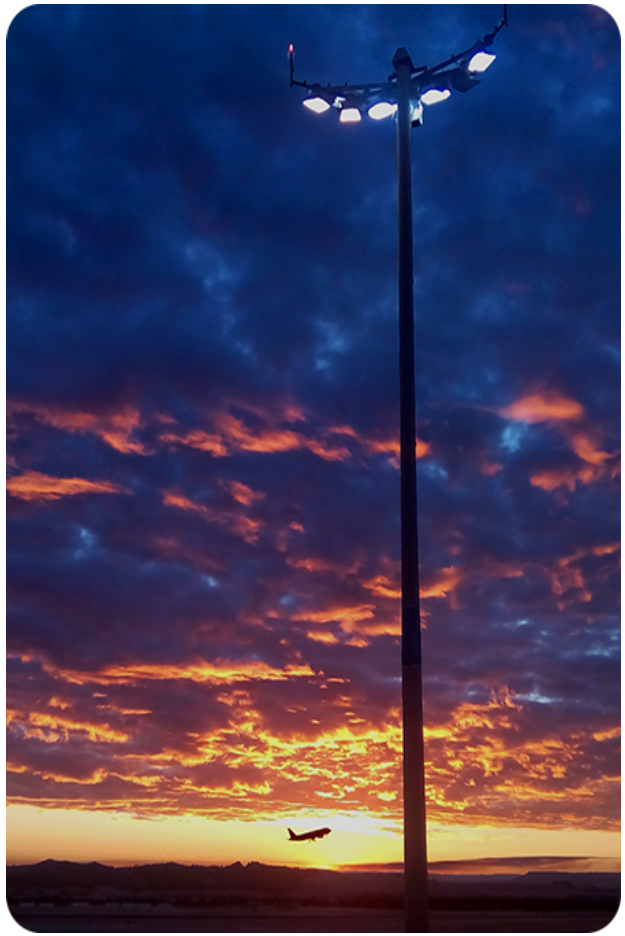
	NOx(t)			SOx(t)			CO(t)			NMVOC(t)			PM10(t)			PM2,5(t)		
	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR
2020																		
Gasoil	50,7476	2,9627	n/d	4,5093	0,0849	n/d	16,0715	1,1549	n/d	3,7550	0,2228	n/d	3,2463	0,2422	n/d	3,0121	0,2368	n/d
Gasolina	0,6328	0	n/d	0,0004	0	n/d	4,8804	0	n/d	0,5563	0	n/d	0,0015	0	n/d	0,0015	0	n/d
Gas Natural	9,7748	1,9071	n/d	0,0885	0,0173	n/d	3,8307	0,7474	n/d	3,0381	0,5928	n/d	0,1030	0,0201	n/d	0,1030	0,0201	n/d
Propano	0,0381	0	n/d	0,0003	0	n/d	0,0252	0	n/d	0,0213	0	n/d	0,0375	0	n/d	0,0375	0	n/d
Queroseno	0,1745	0	n/d	0,0353	0	n/d	23,3022	0	n/d	0,7011	0	n/d	5,2660	0	n/d	5,2660	0	n/d
Total 2020	**61,3679**	**4,8698**	**n/d**	**4,6338**	**0,1022**	**n/d**	**48,1100**	**1,9023**	**n/d**	**8,0719**	**0,8156**	**n/d**	**8,6543**	**0,2623**	**n/d**	**8,4201**	**0,2569**	**n/d**
2021																		
Gasoil	45,6732	4,6450	n/d	3,5274	0,1251	n/d	14,6282	1,3590	n/d	3,4370	0,3210	n/d	2,8784	0,2336	n/d	2,7122	0,2296	n/d
Gasolina	0,6694	0,0000	n/d	0,0005	0,0000	n/d	5,9875	0,0000	n/d	0,6030	0,0000	n/d	0,0017	0,0000	n/d	0,0017	0,0000	n/d
Gas Natural	7,8439	1,9091	n/d	0,0710	0,0173	n/d	3,0740	0,7481	n/d	2,4380	0,5934	n/d	0,0827	0,0201	n/d	0,0827	0,0201	n/d
Propano	0,0393	0,0030	n/d	0,0003	0,0000	n/d	0,0230	0,0163	n/d	0,0192	0,0149	n/d	0,0278	0,0548	n/d	0,0278	0,0548	n/d
Queroseno	0,2388	0,0000	n/d	0,0483	0,0000	n/d	31,8897	0,0000	n/d	0,9595	0,0000	n/d	7,2066	0,0000	n/d	7,2066	0,0000	n/d
Total 2021	**54,4646**	**6,5570**	**n/d**	**3,6476**	**0,1424**	**n/d**	**55,6023**	**2,1234**	**n/d**	**7,4567**	**0,9293**	**n/d**	**10,1972**	**0,3085**	**n/d**	**10,0310**	**0,3046**	**n/d**
2022																		
Gasoil	54,7810	6,8409	7,7891	8,1600	0,1235	0,3858	14,3033	1,6820	1,1114	3,4471	0,4279	0,4166	3,0752	0,3706	0,2556	2,8360	0,3706	0,2556
Gasolina	0,5421	0,0000	1,9144	0,0094	0,0000	0,0023	5,6677	0,0000	20,6758	0,5734	0,0000	2,1426	0,0031	0,0000	0,0046	0,0028	0,0000	0,0046
Gas Natural	10,2351	1,8217	0,0000	0,0927	0,0165	0,0000	4,0111	0,7139	0,0000	3,1812	0,5662	0,0000	0,1079	0,0192	0,0000	0,1079	0,0192	0,0000
Propano	0,0409	0,0008	0,0000	0,0004	0,0000	0,0000	0,0161	0,0045	0,0000	0,0128	0,0041	0,0000	0,0007	0,0152	0,0000	0,0007	0,0152	0,0000
Queroseno	0,1112	0,0000	0,0000	0,0225	0,0000	0,0000	14,8475	0,0000	0,0000	0,4467	0,0000	0,0000	3,3553	0,0000	0,0000	3,3553	0,0000	0,0000
Total 2022	**65,7103**	**8,6635**	**9,7034**	**8,2850**	**0,1400**	**0,3881**	**38,8456**	**2,4005**	**21,7872**	**7,6613**	**0,9982**	**2,5592**	**6,5422**	**0,4049**	**0,2602**	**6,3028**	**0,4049**	**0,2602**

En la presente tabla se incluyen las emisiones contaminantes al aire mas relevantes no siendo incluidas aquellas restantes que no son significativas
La fuente relativa a los factores de emisión utilizados para el calculo de los distintos contaminantes a partir de los combustibles utilizados son los siguientes en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton y los aeropuertos españoles respectivamente: EMEP/EEA, US EPA y US FAA.
En el caso de los aeropuertos de Aena en Brasil, no se dispone de información relativa a los ejercicios 2020 y 2021.

2.3.2. Contaminación lumínica

(GRI 3-3)

Todos los aeropuertos de Aena, independientemente de su ubicación, cumplen con la normativa vigente en materia de seguridad operacional en lo que respecta a la iluminación exterior de sus edificios.



2.3.3 Ruido

(GRI 3-3)

Entre los principales impactos de la actividad aeroportuaria en el entorno local, se encuentra la contaminación acústica.

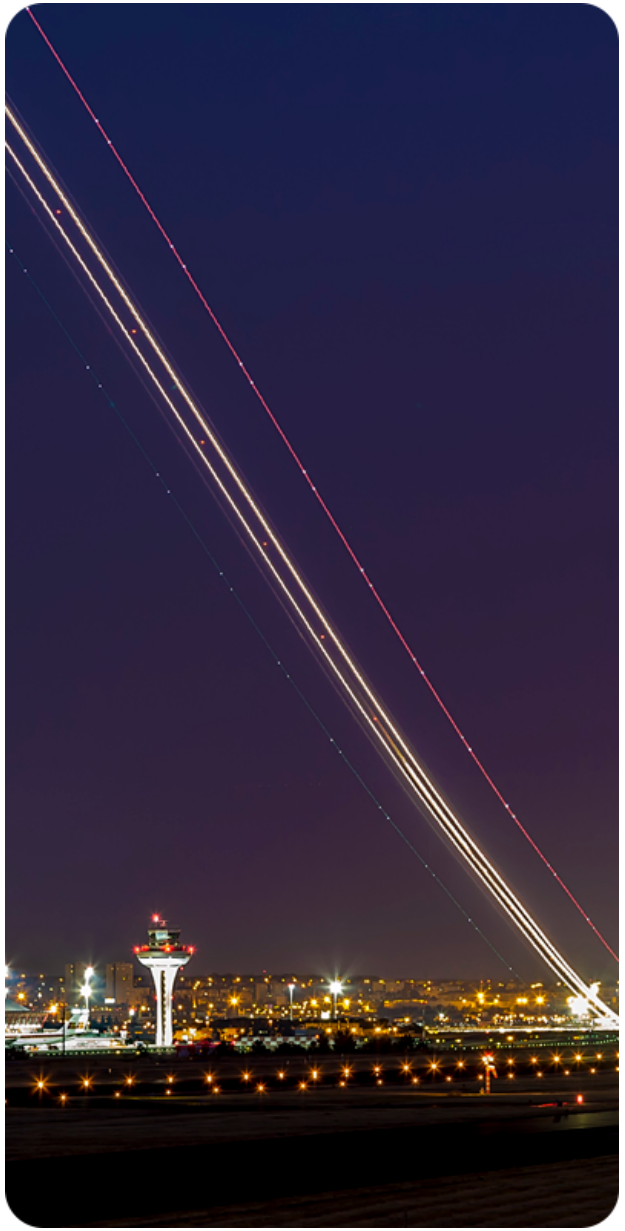
Por ello, Aena integra la gestión del ruido en el programa de comunidad y cadena de valor sostenible de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 con el objetivo estratégico de limitar y reducir el impacto acústico en las comunidades locales y proteger la calidad de la vida de las poblaciones del entorno.

Entre los principales aspectos, en España se ha continuado trabajando en la mejora de la medición, control y minimización del ruido, nutriéndose de una comunicación activa y bidireccional con todos los grupos de interés implicados. Todo ello con el objetivo de que el tráfico aéreo se lleve a cabo en un contexto respetuoso y sostenible con el entorno.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton presentó en 2019 su Estrategia del Ruido, que engloba cinco áreas prioritarias:

1. Mejora de los procedimientos operativos.
2. Aviones más silenciosos.
3. Restricciones operativas.
4. Planificación del uso del suelo.
5. Trabajar con la comunidad local y los socios de la industria.

En los aeropuertos de Aena en Brasil se trabaja principalmente en iniciativas para mejorar la medición y monitorización del ruido de las aeronaves, así como llevar a cabo un seguimiento de esta información mediante la creación de Comisiones Externas con distintos actores de las comunidades locales. No obstante, y dado que no se han registrado quejas por ruido durante el ejercicio 2022, no se han planteado acciones adicionales a implementar



Objetivos específicos en disminución de los niveles de ruido

	España	Reino Unido	Brasil
Corto plazo	• Mantenimiento y ampliación de sistemas de monitorización de ruido en los aeropuertos con situación acústica relevante, con el fin de compartir información con los interesado, mejorando la transparencia y comunicación con el entorno. • Colaboración con ENAIRE para mejorar los procedimientos de navegación aérea.	• Prohibición de aeronaves “Capítulo 3”· • 100 % de las aeronaves “Capítulo 4” operando en el Aeropuerto. • Evaluar la adopción e implementación de enfoques ligeramente más pronunciados para 2023. • Llevar a cabo una encuesta en las comunidades locales relativa al enfoque del Aeropuerto sobre la gestión del ruido y el servicio de quejas. • 92% de cumplimiento de operaciones de aproximación de descenso continuo.	• Constitución de comisiones en materia de ruido con las partes interesadas.
Medio/largo	• Continuación de los Planes de Aislamiento Acústicos, con la previsión de que se pueda incrementar el volumen de viviendas aisladas, alcanzando las 33.000 viviendas aisladas en 2030.	• Modernización del espacio aéreo del Aeropuerto para garantizar la eficiencia de los operadores y reducir el ruido. • Desarrollar una estrategia de reducción de la huella de ruido en el escenario día y noche	• Llevar a cabo medidas de mitigación del ruido con la comunidad .

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de disminución de los niveles de ruido

España	Reino Unido	Brasil
2022: • Total de 27.574 inmuebles aislados en el periodo 2000-2022 con un importe asociado de 350.346.471 €. • Conclusión de las primeras actuaciones de insonorización asociadas al Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto de Vitoria y trámite de las solicitudes de insonorización relativas a los Planes de Aislamiento Acústico de los aeropuertos Cesar Manrique-Lanzarote y Tenerife Sur • Puesta en marcha de las actuaciones necesarias para actualizar los censos de los Planes de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de Alicante y Palma de Mallorca. • Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido Fase IV de 13 aeropuertos. • Comienzo de los trabajos para la puesta en marcha del Sistema de Monitorado de Ruido del aeropuerto de Lanzarote, el cual se sumaria a los aeropuertos que ya disponen de este sistema	**2022:** • 253 viviendas aisladas en el periodo 2016-2022 con un importe asociado de 780.195 € • Revisión de los procedimientos de despegue de reducción de ruido para evaluar su eficacia y trabajo con las aerolíneas para identificar e implementar mejoras. • Finalización del estudio *Slightly Steeper Approaches.*	• Realización de mediciones de ruido y monitorización en puntos críticos del entorno de los aeropuertos. • Constitución de las Comisiones Externas de Ruido Aeronáutico, integradas por actores Municipales, Ambientales, Aeronáuticos, de Control del Espacio Aéreo, etc.

Medición, reducción y control

(GRI A07)

Los aeropuertos con más de 50.000 operaciones al año realizan los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) en base a la normativa europea. Estos mapas tienen por objeto diagnosticar globalmente la exposición al ruido en las inmediaciones de los aeropuertos. De esta forma se mantiene el control del ruido en el entorno, además de tomar medidas para reducir o mejorar el impacto acústico dentro de los niveles legales exigidos.

Durante 2022, cumpliendo con los plazos establecidos en la legislación, se han elaborado los Mapas Estratégicos de Ruido Fase IV de 13 aeropuertos en España. En las siguientes tablas se detallan los resultados de los MER vigentes en España y Reino Unido, pudiendo concluir en que los datos de la población afectada se encuentra muy por debajo de los datos de afección en anteriores fases de los MER.

Evolución del número de personas expuestas al ruido en la red de aeropuertos españoles

MER FASE I:													
Niveles de Ruido	**Gran Canaria**	**Lanzarote – Arrecife (*)**	**Tenerife Sur**	**Tenerife Norte**	**Alicante - Elche**	**Bilbao**	**Barcelona**	**Ibiza (*)**	**Madrid**	**Málaga**	**Palma de Mallorca**	**Valencia**	**Sevilla (*)**
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 55 dB(A)	614	-	120	0	172	23	24	-	708	605	336	52	-

MER FASE II:													
Niveles de Ruido	**Gran Canaria**	**Lanzarote – Arrecife (*)**	**Tenerife Sur**	**Tenerife Norte**	**Alicante - Elche**	**Bilbao**	**Barcelona**	**Ibiza**	**Madrid**	**Málaga**	**Palma de Mallorca**	**Valencia**	**Sevilla**
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.

MER FASE IV													
Niveles de Ruido	**Gran Canaria**	**Lanzarote – Arrecife**	**Tenerife Sur**	**Tenerife Norte**	**Alicante - Elche**	**Bilbao**	**Barcelona**	**Ibiza**	**Madrid**	**Málaga**	**Palma de Mallorca**	**Valencia**	**Sevilla**
Ldia 65 dB(A)	0	144	0	166	64	16	11	16	4	212	124	2	0
Ltarde 65 dB(A)	0	7	0	17	65	2	21	16	0	206	73	2	0
Lnoche 55 dB(A)	0	0	-	-	70	0	19	14	50	409	131	49	0

Evolución del número de personas expuestas al ruido en Reino Unido

Nivel de Ruido	MER Fase I	MER Fase II	MER Fase III
Lden 55 dB(A)	8.600	14.300	17.000
Ldía 66 dB(A)	<100	<100	<100
Ltarde dB (A)	<100	0	<100
Lnoche 57 dB (A)	2.300	900	600

Legislación asociada:

- Defra Action Plan Guidance For Airport Operators).
- Civil Aviation Act.
- EU Environmental Noise Directive 2002/49.

En España, las Servidumbres Acústicas (SSAA) definen 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.

Aunque las conclusiones extraídas de los MER y las SSAA resulten favorables, se continúa elaborando medidas enfocadas a la evaluación, prevención y reducción del ruido en el entorno. En su conjunto, todo queda recogido en los correspondientes Planes de Acción. En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también dispone de un Plan de Acción contra el ruido 2019-2023 relativo a su MER.

Aena también colabora con otros grupos de interés para la reducción del ruido en su punto de origen, la mejora de los procedimientos operativos, la determinación de restricciones operativas para determinadas aeronaves, el desarrollo de medidas para disuadir a las aeronaves ruidosas y el apoyo del control y la disciplina del tráfico aéreo.

Por último, en España se monitoriza las rutas y niveles de ruido en varios entornos aeroportuarios mediante el uso del Sistema de Monitorado de Ruido (SMR). Actualmente el sistema está disponible en los siguientes aeropuertos: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Bilbao, Gran Canaria, Ibiza, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia y en Londres-Luton.

En el caso de los aeropuertos de Aena en Brasil, durante 2022 se llevaron a cabo mediciones de ruido en puntos críticos del entorno de los aeropuertos

Planes de Aislamiento Acústico[109]

(GRI 203-1; 203-2)

Las actuaciones de medición, reducción, control y comunicación de los niveles de ruido se complementan con la ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA) en el entorno de los aeropuertos. Se trata de una medida correctora para reducir las molestias ocasionadas por el ruido de las aeronaves y garantizar los objetivos de calidad acústica dentro de los edificios, cumpliendo a su vez con lo establecido en el Real Decreto 1367/2007 y de acuerdo con el procedimiento y requerimientos establecidos en la Ley 5/2010, de 17 de marzo así como con las correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental.

Durante el año 2022, Aena ha proseguido la ejecución de actuaciones asociadas a las gestión y ejecución de los PAA, adscritos a sus aeropuertos. Así, en España cabe destacar:

- El conjunto de las actuaciones realizadas durante este año, ha permitido superar los niveles de ejecución de aislamiento acústico e inversión de años anteriores, con 1.862 viviendas y una residencia geriátrica insonorizada acústicamente durante el año 2022, superando los 10 M€ de importe.
- Inicio de las actuaciones de actualización de los censos de los PAA de los aeropuertos de Alicante-Elche y Palma de Mallorca. El conjunto de estas actuaciones permitirá la inclusión en estos planes de un número aproximado de 2.225 nuevas viviendas y edificios de usos sensibles.
- Realización de 17 reuniones de seguimiento de las actuaciones del PAA con la participación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, así como Gobiernos Autónomos, Administraciones Locales y Aena.
- Finalización de las primeras actuaciones de insonorización asociadas al PAA del Aeropuerto de Vitoria y tramitación de las solicitudes de insonorización relativas a los PAA de los aeropuertos Cesar Manrique-Lanzarote y Tenerife Sur.

En todas estas actuaciones, la Oficina de Gestión de los PAA en España, puesta a a disposición de la población afectada, continúa ejerciendo una función clave, desempeñando una labor de gestión y asesoramiento técnico y administrativo de las actuaciones propias de esta actividad.

A través de los PAA, Aena da respuesta a su compromiso con la mejora de la calidad de vida de los vecinos residentes en el entorno de sus aeropuertos y con la sostenibilidad de la actividad aeroportuaria, minimizando el impacto acústico originado por el tráfico de aeronaves

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton las inversiones realizadas acumuladas desde la fecha de inicio de las actuaciones hasta el 31 de diciembre de 2022 ascienden a 780.195 €, con un total de 253 hogares beneficiados.

Comunicación

(GRI 2-29)

Las actuaciones de gestión del ruido en la red de aeropuertos españoles son comunicadas a través de diferentes herramientas:

- A través de la *WebTrack*, se pone a disposición de los usuarios Mapas Interactivos de Ruido implantados en 12 aeropuertos de la red española.
- Mensualmente se publican en la web pública Informes Acústicos de carácter mensual en el caso de España, que presentan el análisis de la dispersión de las trayectorias en los municipios del entorno aeroportuario, de la evolución mensual en la utilización de la configuración sur, las incidencias y la distribución de las operaciones aeronáuticas por las rutas nominales publicadas.
- Publicación de informes anuales del seguimiento de los Planes de Acción en materia de contaminación acústica.
- Comisiones de Seguimiento Ambiental de los PAA y Comisiones Mixtas creadas para el establecimiento

[109] En Brasil no se ha realizado ninguna actuación de aislamiento acústico hasta al fecha.

de las Servidumbres Acústicas y sus planes de acción asociados.

- Oficina de Gestión específica para la información, ejecución, control y gestión de los PAA.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, se pone a disposición de los usuarios un sitio web para registrar quejas y sugerencias, así como el teléfono, correo electrónico o y el sistema de seguimiento de vuelos en línea o Mapa interactivo de Ruido denominado *TraVis*.

Asimismo, cuentan con un Comité Consultivo, integrado por la autoridad local, grupos comunitarios, usuarios del aeropuerto, y otros grupos de interés. De esta manera, se establece un mecanismo formal para relacionarse con la comunidad local y dialogar sobre estos aspectos.

Adicionalmente, de forma trimestral y anual, se publican informes de seguimiento sobre los movimientos de las aeronaves, así como del seguimiento del ruido y de quejas generadas por la propia actividad.
En el caso de los aeropuertos de Aena en Brasil, se han constituido las Comisiones Externas de Ruido Aeronáutico, integradas por agentes municipales, ambientales, aeronáuticas, control del espacio aéreo, etc.

Aeropuerto	Nº inmuebles aislados (2000-2022)	Importe destinado (€) (2000-2022)
A Coruña	807	7.019.916
Alicante-Elche	3.180	42.285.092
Barcelona-El Prat	50	2.966.717
Bilbao	1.681	22.023.392
Cesar Manrique - Lanzarote	-	92.660
Girona-Costa Brava (*)	-	50.902
Gran Canaria	616	10.021.200
Ibiza	611	6.443.377
La Palma	22	402.329
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	12.922	170.489.221
Málaga-Costa del Sol	814	16.323.476
Melilla	-	-
Menorca	11	227.779
Palma de Mallorca	1.176	18.803.359
Pamplona	43	1.224.084
Sabadell	-	13.633
Santiago de Compostela	15	296.997
Sevilla	320	1.265.017
Tenerife-Norte	1.099	25.837.961
Tenerife-Sur	-	56.244
Valencia	3.953	20.676.121
Vigo	247	3.659.147
Vitoria	7	167.847
Londres-Luton	253	780.195
Total 2000-2022 (Aena y Luton)	**27.827**	**351.126.666**

2.4. Uso sostenible de recursos: agua

(GRI 3-3)

2.4.1. Gestión hídrica

(GRI 303-1)

La optimización del consumo de agua constituye un compromiso estratégico para Aena, teniendo en cuenta el gran volumen de pasajeros, empleados y usuarios que transitan cada día por los aeropuertos de la red, en los cuales el agua se erige como el principal recurso natural consumido (principalmente para consumo humano, riego de zonas verdes, limpieza, servicio contra incendios y ejecución de obras).

Por ello, una de las líneas de acción ha sido la implantación de un Plan Estratégico para la Gestión del Agua, cuyo perímetro abarca todos los centros de la red en España y está enfocado a la consecución de los siguientes objetivos estratégicos:

- Desarrollar la gestión de los recursos hídricos para abordar la disminución de la disponibilidad y la calidad del agua dulce como resultado del cambio climático mediante la reducción del consumo de agua en un 10% por pasajero en 2030 con respecto a 2019 (5% de reducción en 2026).
- Integrar la gestión de las fuentes de abastecimiento de agua y de los riesgos climáticos, fomentando y aumentando el uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% en 2030 con respecto a 2019 (50% de incremento en 2026).

Los objetivos estratégicos de Aena en materia de gestión hídrica están en consonancia con uno de los principios de actuación definidos en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética y, en concreto, con la necesidad de: "*Asegurar la protección del medioambiente y la prevención de la contaminación, integrando criterios de desarrollo sostenible que contribuyan a reducir el impacto de nuestra actividad, fomentando el uso sostenible de recursos*"

El primer paso adoptado en España, en línea a los objetivos contemplados en el Plan Estratégico para la Gestión del Agua, ha sido la obtención de un análisis detallado de la situación de los aeropuertos. Para ello, se ha recabado información detallada sobre la gestión del agua en los centros de Aena, a través del estudio de las distintas fases de la gestión del ciclo del agua en los aeropuertos:

- Aguas de consumo (fuentes de abastecimiento, sistemas de distribución y almacenamiento, consumo).
- Aguas residuales (origen, redes, sistemas de tratamiento, vertido y control, lodos generados por los sistemas de tratamiento).
- Aguas pluviales (actividades con riesgo de contaminación potencial, redes, sistemas de tratamiento, vertido y control).

Asimismo, se ha evaluado la comunicación, participación y sensibilización en materia del agua, riesgos externos, así como puntos débiles, puntos fuertes y áreas de mejora.

El consumo de agua se divide en cuatro grandes grupos, en función de su fuente de suministro:

- Agua marina.
- Agua de pozos.
- Agua potable procedente de la red.
- Agua regenerada (comprada a terceros).

Este diagnóstico ha permitido establecer áreas de mejora relativas a distintos aspectos relacionados con la gestión del agua:

1) abastecimiento (p. ej. calidad de las aguas, infraestructura y equipos de abastecimiento);

2) gestión (p. ej. control, medidas de ahorro, suministro a terceros, comunicación y sensibilización);

3) aguas residuales (p. ej. plantas de tratamiento y estanqueidad de redes);

4) aguas pluviales (p. ej. filtraciones y sistemas de tratamiento); y,

5) riesgos externos (p. ej. interrupción del suministro en épocas de sequía e inundaciones).

Asimismo, se ha realizado el cálculo de la huella hídrica teniendo en cuenta el 100% de sus centros en España. El año de cálculo seleccionado fue 2019 y, tanto su determinación como la evaluación de su sostenibilidad, se ha basado en la metodología de la *Water Footprint Network* (WFN).

En 2022, el 100% de los aeropuertos españoles disponen del cálculo de la huella hídrica y cuentan con sus Planes de Acción correspondientes.

En base a todo lo anterior, en los últimos años, se han puesto en marcha una serie de medidas internas, enfocadas a la mejora de la eficiencia hídrica, como la incorporación de grifería con sensores automáticos para hacer más eficiente el caudal de salida, y a promover la reducción de consumo, como la planta de agua regenerada en el Aeropuerto de Alicante-Elche.

Asimismo, se colabora con la cadena de valor en la gestión responsable del agua a través de una serie de iniciativas. En España, Aena tiene instalada cartelería para concienciar a los clientes sobre el uso responsable del agua, e introduce cláusulas en los contratos de arrendamiento que buscan adquirir el compromiso de estas partes con la reducción de su consumo de agua, el cual es monitorizado a nivel de red.

Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, la Estrategia de Negocio Responsable incluye la gestión eficiente del agua como pilar estratégico. En este contexto, en 2022 se han seguido

implementando medidas y sistemas para lograr un uso más eficiente, como parte del mantenimiento y mejora de la base aeroportuaria. También cabe destacar la designación de un tercero para administrar el uso del agua de la manera más eficiente posible, además de establecer un compromiso con *Thames Water* y la Agencia Medioambiental para volver a licitar el contrato de agua con un enfoque en la optimización de la eficiencia de su uso

Por último, en los aeropuertos de Aena en Brasil se prevé implementar proyectos de reutilización de agua y control de suministro en 2023. A medio/largo plazo, se espera cuantificar la gestión de los recursos hídricos a través de la telemetría, lo cual permitirá una gestión más eficiente de este recurso y ayudará a monitorizar las reducciones en su consumo.

Objetivos en materia de gestión hídrica

Los objetivos estratégicos aplican a todas las actividades y servicios prestados por Aena, tanto en las instalaciones aeroportuarias como en el resto de edificios e infraestructuras gestionadas por la Compañía. Dichos objetivos se detallan a continuación:

Objetivos para la gestión hídrica

	España	Reino Unido	Brasil
Reducción de consumo	**2026:** • Reducción del consumo de agua en un 5% por pasajero con respecto a 2019. • Incremento del uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 50% con respecto a 2019. **2030:** • Reducción del consumo de agua en un 10% por pasajero en con respecto a 2019. • Incremento del uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% con respecto a 2019.	**2023:** • Reducción del consumo total de agua a 6,98 litros/ pasajero. • Identificar y cuantificar procesos que utilizan agua potable pudiendo utilizar agua no potable.	**2023:** • Instalación de plantas de tratamiento de agua en propio en aeropuertos. **2024:** • Instalación de estaciones de captación y tratamiento de aguas pluviales para su reutilización

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de gestión hídrica

	España	Reino Unido	Brasil
Reducción de consumo	**2022:** • El consumo total de agua por pasajero se sitúa en 19,8 litros/pasajero y el consumo de agua reutilizada es de 0,5 litros/pasajero.	**2022:** • El consumo total de agua por pasajero se sitúa en 8,2 litros/pasajero.	

2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua

Durante el diagnóstico anteriormente mencionado, se identificaron las buenas prácticas en la gestión del agua llevadas a cabo en varios aeropuertos de Aena y que tienen potencial para ser trasladadas a otros centros de la red, entre las cuales destacan la implantación de sistemas automatizados de detección de fugas, mantenimiento de redes y vigilancia o perfeccionamiento de los sistemas de control de consumos, que permiten llevar un control eficiente del agua.

En algunos aeropuertos de la red, como el de Menorca, se cuenta con un sistema completo de caudalímetros con transmisión inalámbrica de bajo consumo que mejoran la medición del caudal de agua en varios puntos de la red hídrica, el control del consumo y la detección de fugas, aumentando la eficiencia en la gestión de este recurso.

Otra iniciativa ya implantada en los aeropuertos asentados en territorios con mayor estrés hídrico, como los insulares, consiste en la reutilización de aguas residuales depuradas, con las que se riegan las zonas verdes. Así se consigue evitar el consumo adicional de agua procedente de la red y destinada a este fin.

Por otra parte, y como ya se ha mencionado, en España se dispone de dos libros blancos para los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat que incorporan criterios de sostenibilidad al diseño urbanístico y arquitectónico de los desarrollos inmobiliarios que puedan realizarse a futuro en las mencionadas instalaciones. Concretamente, estos criterios guardan relación con el consumo sostenible de recursos, así como con la reutilización de agua a través de distintas vías (recogida de las aguas pluviales en las cubiertas de los edificios y su utilización, implementación de redes separativas y fomento del drenaje urbano sostenible, por ejemplo).

En el caso de los aeropuertos insulares, como los de Fuerteventura, Ibiza y Lanzarote, la Compañía aprovecha las circunstancias del entorno y utiliza agua procedente del mar a través de desaladoras. A este respecto, Aena colabora con instituciones con el fin de promover iniciativas de reducción del consumo de agua en sus instalaciones.

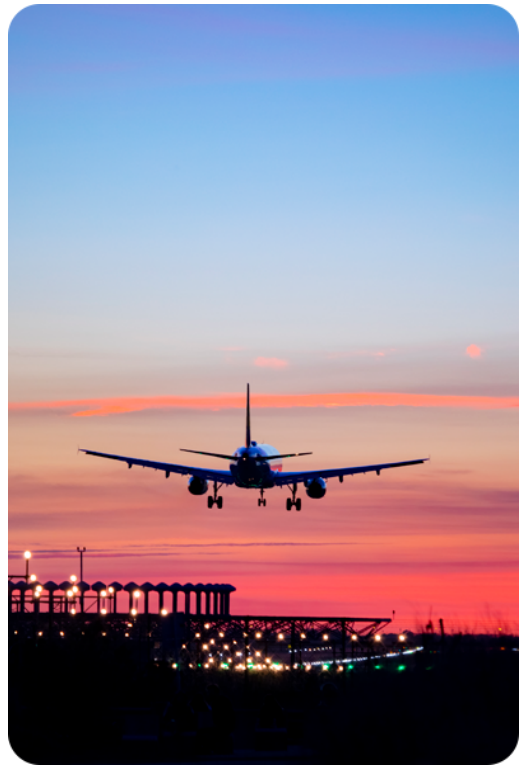
Además, teniendo en cuenta que parte del gasto de agua se debe al consumo humano, se estima relevante concienciar y sensibilizar a los usuarios de las instalaciones de Aena. En este sentido, se ha instalado cartelería específica en los servicios, instando a los pasajeros, a terceros y los propios empleados de la Compañía a hacer un uso responsable del agua.

Además de llevar a cabo medidas puntuales como las descritas en los anteriores párrafos, y con el fin de alcanzar los objetivos establecidos, se ha definido un plan de acción para cada aeropuerto español en materia de gestión sostenible del agua. Los Planes de Acción se articulan a partir de seis líneas de acción que engloban 30 proyectos, agrupados principalmente en las siguientes lineas de acción:

- Cálculo de la huella hídrica: Medición de la huella hídrica para conocer su impacto en la sostenibilidad y adecuar la gestión del ciclo del agua en los aeropuertos (ver apartado “2.4.1. Gestión hídrica”).
- Incremento de reutilización de agua: Abastecimiento de fuentes alternativas (aguas regeneradas de la EDAR, agua desalada, agua pluvial, etc.) y utilización de agua regenerada para abastecer al riego, entre otros.
- Adaptación de procedimientos al cambio climático: Proyectos de definición o cambio de procedimientos de trabajo y elaboración de normas de gestión del agua.
- Sensibilización y comunicación: Elaboración de un Plan de Comunicación dirigido a las partes interesadas en materia de agua, para dar a conocer la situación hídrica de cada aeropuerto, y las medidas encaminadas a mejorar la gestión, a todos los colectivos que desempeñan su tarea en el aeropuerto (subcontratas, pasajeros, etc.).
- Eficiencia en consumo de agua potable: Proyectos destinados a la reducción del consumo de agua mediante la detección de fugas de agua potable en las redes existentes, mejoras en las instalaciones que componen las redes y la gestión y monitorización en tiempo real del agua potable, entre otros.
- Balance hídrico neutro: Proyectos enfocados a la identificación de elementos contaminantes del agua que se vierten actualmente en la red, así como el tratamiento inteligente y la mejora de la calidad de las aguas residuales y pluviales con el objetivo de compensar el 100% de agua retraída de la cuenca hidrográfica.

Los Planes de Acción resultantes se han elaborado a partir de la consolidación de actuaciones identificadas para cada uno de los aeropuertos de la red de Aena, los cuales incluyen una descripción de las medidas a llevar a cabo, así como su plazo de ejecución, coste y nivel de priorización.

En el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido también se han implementado una serie de medidas para reducir el consumo de agua. La instalación exhaustiva de contadores de agua permite identificar oportunidades de mejora en el uso de este recurso, así como reparar fugas con mayor rapidez. También se ha trabajado en la instalación de grifos de bajo flujo y doble descarga en cisternas en la construcción de la nueva terminal. Asimismo, la reciente licitación del contrato de suministro de agua incluye requisitos de mejora en la conservación hídrica. Algunas de estas actuaciones las han llevado a cabo en colaboración con terceros.



INICIATIVAS EN AENA EN MATERIA DE GESTIÓN DEL AGUA

Iniciativas destinadas a reducir el consumo de agua en los aeropuertos de la red y a minimizar los vertidos generados para preservar los ecosistemas próximos.

REDES DE AGUAS PLUVIALES
(utilización agua pluvial, etc.)

COMUNICACIÓN INTERNA

SISTEMAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS PLUVIALES

ABASTECIMIENTO Y SISTEMAS DE AHORRO DE AGUA
(empleo agua regenerada, varias fuentes de abastecimiento, normas de gestión del agua, etc..)

REDES DE AGUA DE ABASTECIMIENTO
(Sitemas detección fugas, diferenciación de redes, etc.)

CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN Y COMUNICACIÓN AMBIENTAL

REDES DE AGUAS RESIDUALES
(detección fuga, etc.)

SISTEMAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES
(EDAR, regeneración de aguas, tratamiento de aguas sentinas, etc.)

Indicadores sobre consumo de agua

(GRI 303-2)

En 2022, el consumo de agua ha ascendido a un total de 6.439,14 miles de m^3. En las siguientes tablas se desglosan los consumos de agua del total de la red de aeropuertos por grupo por origen, así como en regiones con estrés hídrico:

Extracción/Consumo de Agua - Miles de m^3 (GRI 303-3; 303-5)

	2020				2021				2022[110]			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Agua desaladora/ Agua marina (miles de m3)	154,93	n/a	n/a	154,93	202,18	n/a	n/a	202,18	519,47	n/a	n/a	519,47
Agua de pozos/Agua subterránea (miles de m3)	1.324,47	n/a	63,3	1.387,77	1.399,14	n/a	65,06	1.464,20	2.367,53	n/a	75,17	2.442,7
Agua potable procedente de red (miles de m3)	2.181,9	52,7	70,6	2.305,20	2.689,73	48,20	161,88	2.899,81	3.162,53	108,46	116,37	3.387,36
Consumo de agua regenerada comprada a terceros y procedente de red regenerada/ Suministro de agua municipal o de otras compañías de agua (miles de m3)	91,9	n/a	n/a	91,9	110,93	n/a	n/a	110,93	89,61	n/a	n/a	89,61
Total consumo de agua (miles de m3)	**3.753,20**	**52,70**	**133,9**	**3.939,80**	**4.401,98**	**48,20**	**226,94**	**4.677,12**	**6.139,14**	**108,46**	**191,54**	**6.439,14**
Agua reutilizada/ Agua de lluvia captada directamente y almacenada / Aguas residuales depuradas (miles de m3)	282,1	n/a	n/a	282,1	297,12	n/a	n/a	297,12	412,85	n/a	n/a	412,85

Regiones con estrés hídrico (GRI 303-5)

	2020				2021				2022			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Consumo de agua (miles de m3)	2.522,30	52,70	n/a	2.575	2.828,49	48,20	n/a	2.876,69	4.354,74	108,46	n/a	4.463,2
% Consumo agua en regiones con estrés hídrico sobre el total[111]			65%				62%				62%	

[110] El consumo de agua por las empresas arrendatarias de la red de aeropuertos españoles de Aena corresponde al 23% del consumo global de Aena en 2022 aqui reportado (consumo total y agua reutilizada), lo que se corresponde con 1.508 M de m^3. en el caso de los aeropuertos de Brasil el agua suministrada a los concesionarios constituye un 5% del total de agua consumida.

[111] Las regiones consideradas con estrés hídrico se han obtenido a partir del WRI Aqueduct, del instituto de Recursos Mundiales (WRI) siendo aquellas que se encuentran dentro del umbral de estrés por encima del 40% (nivel extremo y alto), que se corresponde con la ubicación de 33 aeropuertos de la red de Aena: 32 ubicaciones en España y 1 en Reino Unido.

El porcentaje de consumo de agua por las empresas arrendatarias de la red de aeropuertos españoles de Aena corresponde al 23% del consumo global de Aena en 2022, lo que se corresponde con 1.508 M de m^3 .

En relación a los vertidos de agua, las unidades y centros de la red de Aena llevan a cabo un seguimiento a través de analíticas periódicas del cumplimiento de los parámetros establecidos en las correspondientes autorizaciones de vertidos, tanto para aguas residuales como para las pluviales con el fin de contribuir a la conservación del Dominio Público Hidráulico (DPH) o Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT). En este sentido, los criterios mínimos de calidad del vertido de efluentes son establecidos por la legislación nacional y local de aplicación y regidos por las autorizaciones de vertido correspondientes. También cabe destacar que todos los vertidos se trasladan a través de las redes de canalización hasta llegar a sus correspondientes sistemas o instalaciones de tratamiento de aguas (exteriores o interiores) antes de su vertido final. En el caso de los vertidos de aguas pluviales potencialmente contaminadas, estas son depuradas a través de las plantas separadoras de hidrocarburos, mientras que las aguas no contaminadas son vertidas directamente al DPH o al DPMT. Los incumplimientos parciales son monitorizados de forma continua estableciendo las correspondientes acciones de mejora.[112].

Vertidos de aguas residuales por tipo de agua - Miles de m^3 (GRI 303-4)

	Destino final	2022
España	Agua dulce	16.456,7
	En zonas de estrés hídrico	14.931,3
	Otras aguas	323,1
	En zonas de estrés hídrico	219,0

Información reportada por primera vez en el presente informe.
Datos relativos a los aeropuertos españoles. En el caso de los aeropuertos de Luton y Brasil no se dispone en la actualidad de esta categorización pero se esta trabajando para disponer de la información en futuros reportes

Vertidos de aguas residuales por destino - Miles de m^3 (GRI 303-4)

	Destino final	2020	2021	2022
España	Aguas superficiales	269,92	371,68	655,16
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	525,36
	Aguas subterráneas	40,59	47,83	35,13
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	35,03
	Aguas marinas	0	0	0
	En zonas de estrés hídrico	0	0	0
	Agua de terceros	1.720,45	2.433,53	16.089,53
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	14.589,89

[112] En el caso de que las medidas ejecutadas no resultaran eficaces, llegarían a conformarse como multa establecida por la administración competente.

Reino Unido	Aguas superficiales	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Aguas subterráneas	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Aguas marinas	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Agua de terceros	n/a	n/a	104,13
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
Brasil	Aguas superficiales	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Aguas subterráneas	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Aguas marinas	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Agua de terceros	118,5	120	153,24
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
Total Consolidado	Aguas superficiales	269,92	371,68	808,40
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	525,36
	Aguas subterráneas	40,59	47,83	35,13
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	35,03
	Aguas marinas	n/a	n/a	0,00
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	0,00
	Agua de terceros	1.838,95	2.553,53	16.346,90
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	14.589,89

Información correspondiente a los ejercicios 2020 y 2021 en Reino Unido no está disponible.

2.5. Protección de la biodiversidad

(GRI 3-3)

2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad

(GRI 304-1)

La rápida y continua pérdida de biodiversidad plantea riesgos potencialmente significativos a nivel global, íntimamente relacionados con la crisis climática.

Como consecuencia, Aena recoge su compromiso de compatibilizar la actividad aeroportuaria con la protección y conservación de los hábitats naturales existentes en el entorno y su biodiversidad, en la Estrategia de Sostenibilidad, la Política de Sostenibilidad y la Política Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el trabajo, aplicando tanto a las empresas de Aena como a las empresas que trabajan dentro de los recintos aeroportuarios.

Iniciativas de protección de la biodiversidad, comunicación y sensibilización así como acciones de voluntariado son los lineas de acción clave de Aena en el ámbito de la conservación de de la biodiversidad

Para la consecución de dichos compromisos se llevan a cabo acciones tales como la protección de áreas naturales, el estudio sobre la fauna del entorno, el control de la vegetación dentro y fuera de los aeropuertos o mediante actuaciones ligadas a combatir el tráfico de especies salvajes. Para ello, se tiene en cuenta la dispersión geográfica de los aeropuertos, así como la diversidad y tipología de los ecosistemas existente en el conjunto de los mismos, adaptando las iniciativas a la realidad del entorno.

2.5.2. Espacios protegidos[113]

(GRI 304-1; 304-3; 304-4, 413-1: 3-3)

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

Objetivos específicos en protección de la biodiversidad			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**
Corto/Medio/Largo		Proteger y fomentar la biodiversidad local y global	

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de protección de la biodiversidad			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**
	• Iniciativas en materia de protección de la fauna local en colaboración con terceros • Seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario • Elaboración de Estudios de Fauna y Hábitats de 12 aeropuertos • Proyectos de plantación de especies arbóreas	• Colaboraciones con terceros para contribuir a la protección y restauración de otros hábitats • Proyectos de plantación de especies arbóreas	• Colaboraciones con terceros para contribuir a la protección de la fauna y restauración de hábitats

A este respecto, Aena incorpora los criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, a través de la evaluación ambiental de los Planes Directores de sus aeropuertos de interés general. Asimismo, a través de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos de sus infraestructuras aeroportuarias, garantiza una adecuada prevención de los impactos ambientales concretos que se pudieran generar durante su ejecución, al tiempo que establece mecanismos eficaces de prevención y corrección. Las evaluaciones ambientales, tanto de planes como de proyectos, se sujetan a varios principios, haciendo especial hincapié en la protección de la biodiversidad y los espacios protegidos, la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones, la precaución y acción cautelar y en garantizar adecuadamente los cauces de información y participación públicas. Una vez son emitidas las Resoluciones ambientales que finalizan las evaluaciones de impacto ambiental, se lleva a cabo un proceso de vigilancia, durante la ejecución de los proyectos constructivos y en el desarrollo de los instrumentos de planificación, que permite verificar el cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias exigidas así como evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos, de manera que pueda identificarse la existencia de efectos adversos no previstos y así permitir las adopción de las nuevas medidas apropiadas.

Con el fin de garantizar la transparencia, Aena publica en su página web[114] las resoluciones ambientales obtenidas, así como sus informes de seguimiento ambiental, los cuales proporcionan información sobre la naturaleza de los impactos significativos directos e indirectos en la biodiversidad en lo que atañe a la contaminación, la

[113] Tanto el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido como los aeropuertos de Aena en Brasil no se encuentran en áreas protegidas. En España, las áreas protegidas se encuentran dentro de las propiedades de Aena.
Las tierras subsuperficiales y subterráneas son de propiedad de Aena.
El tipo de operación es aeroportuaria.
[114] Ver capítulo "Enlaces de interés."

posible reducción de especies; o la transformación del hábitat.

Cuando se llevan a cabo actuaciones de infraestructura y operativa en áreas de biodiversidad crítica, la Compañía sigue un proceso de evaluación basado en evitar, minimizar, restaurar y compensar, en su caso, el daño realizado

Asimismo, a lo largo de estos estudios de impacto ambiental tanto de planes directores como de proyectos se analizan, los impactos positivos y negativos significativos directos e indirectos con referencia a lo siguiente:

- las especies afectadas;
- la extensión de las zonas que han sufrido impactos;
- la duración de los impactos;
- la reversibilidad o irreversibilidad de los impactos.

En este sentido, las áreas protegidas y restauradas se ubican, principalmente, en algunos de los aeropuertos españoles, de manera que las medidas de restauración conservación o compensación que hayan afectado a dichas áreas pueden ser consultadas en las resoluciones ambientales mencionadas anteriormente. A este respecto durante 2022, en España, se han obtenido las siguientes resoluciones ambientales por parte del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico:

- “Nueva canalización y sustitución de líneas de alta tensión” en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.
- “Pavimentación y urbanización de área para depósito de vehículos rent à car” en el Aeropuerto Seve Ballesteros Santander.
- “Urbanización parcelas zona de carga. Fase II” en el Aeropuerto de Zaragoza. Publicado Informe de Impacto Ambiental en BOE nº 117 de 17/05/2022.

2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control

(GRI 304-2; 304-3; 304-4)

La gestión de la fauna se desarrolla en todos los aeropuertos bajo el marco de la seguridad operacional, lo cual permite compatibilizar la protección del patrimonio natural con el mantenimiento de los estándares de seguridad y calidad inherentes al sector. En este contexto, y en cumplimiento de lo establecido por la normativa EASA, OACI y Nacional, de forma periódica se elabora para cada aeropuerto en España el Estudio de Fauna y Hábitats, validando los resultados con la colaboración de entidades locales y autonómicas, y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). A este respecto, destacar que en España, durante el 2022 se han elaborado los Estudios de Fauna y Hábitats de 12 aeropuertos.

Concretamente, Aena lleva a cabo un seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario y desarrolla diversas medidas para su exclusión de las áreas de operación, adaptadas a la situación de cada centro. Una de las medidas, a modo de ejemplo, implica el uso de medios mecánicos, como la captura incruenta con trampas y utilización de sonidos y pirotecnia. Además se aplican medios biológicos con utilización de aves de cetrería adiestradas que realizan vuelos de marcaje en altura para disuadir la entrada de las aves que circundan los aeropuertos, aplicándose actualmente esta medida en 35 aeropuertos y 1 helipuerto españoles.

Cabe destacar ciertas iniciativas en materia de protección de la fauna local en colaboración con terceros. A modo de ejemplo, el Aeropuerto de la Gomera colabora con el Gobierno de Canarias en las labores de seguimiento y conservación del águila pescadora o guincho, una emblemática especie, residente en Canarias, que actualmente se encuentra amenazada. El proyecto, cofinanciado por el Programa Operativo FEDER Canarias (2014-2020), lo realiza un equipo técnico del Grupo de Ornitología e Historia Natural de las islas Canarias. Los ornitólogos, acompañados por el coordinador técnico de fauna del Aeropuerto de La Gomera, han instalado el material necesario para el seguimiento de esta ave con el fin de mejorar el conocimiento disponible sobre los problemas de conservación de la especie, particularmente en estos enclaves costeros, donde el guincho ha criado desde tiempos inmemoriales. Asimismo destacar la colaboración con el Consell Insular de Menorca, al disponer en el aeropuerto menorquín de un estanque que es utilizado por el sapo balear para su reproducción. Esta especie se encuentra amenazada y en peligro de extinción y el Aeropuerto colabora con el Consell para proporcionar las condiciones del estanque apropiadas, siendo uno de los centros de cría más importantes de la isla. En él los técnicos de medio ambiente del Consell realizan censos y marcan ejemplares cada temporada.

2.5.4. Otras actuaciones destacadas

Respecto a otras colaboraciones con terceros para contribuir a la protección y restauración de otros hábitats, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se ha acordado trabajar con la organización *Marston Vale* en proyectos de voluntariado para la plantación de árboles. También ha participado en el programa ‘*Tree for Free*’, enmarcado dentro de la iniciativa *Queens Green Canop*y que ha supuesto la donación de 70 árboles, 16 de los cuales se donarán a las escuelas locales. Adicionalmente, se ha lanzado la iniciativa *Greener Future* para apoyar a los grupos comunitarios locales y organizaciones benéficas que demuestren un compromiso con la biodiversidad y abordar la reducción de carbono. Así, las organizaciones con sede y que trabajan dentro de un radio de cinco millas del aeropuerto pueden solicitar subvenciones de hasta £10,000. El fondo será administrado por B*edfordshire and Luton Community Foundation* (BLCF) en nombre del citado aeropuerto, como parte del programa de subvenciones BLCF del aeropuerto. Todo ello con el objetivo de financiar grupos comunitarios locales que permitan

desarrollar programas de innovación e iniciativas de educación ambiental diseñadas para, entre otros aspectos ambientales, la protección de la biodiversidad.

Por parte de los aeropuertos de Aena en Brasil está previsto replantar 1.300 árboles alrededor de los aeropuertos como medida de compensación ambiental tras haber retirado alrededor de 300 árboles como parte de las obras que se están realizando en los aeropuertos João Pessoa, Campina Grande y Recife. Asimismo, cabe mencionar la celebración de dos comisiones al año en las que se abordan aspectos relacionados con la biodiversidad junto con aquellas partes interesadas en cada aeropuerto. Por último, se dispone de herramientas para la gestión de riesgos de la fauna, entre las cuales destacan 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).

Los aeropuertos de Aena en Brasil participan en la Comisión Nacional para la Gestión del Riesgo de Fauna integrada por representantes de diversas entidades de la aviación civil y militar, su finalidad es servir como foro de debate y posterior actuación integrada de la comunidad aeronáutica.

En relación a los aeropuertos españoles, se han mantenido 87 reuniones de coordinación durante 2022 con autoridades en el ámbito del PGRF (Plan de Gestión de Riesgos de Fauna). También cabe destacar la iniciativa lanzada en 2022 con la Fundación *Saving the Amazon* consistente en plantar más de 10.000 árboles de especie nativa en la región de Porto Extrema (Brasil), con el objetivo de contribuir a la restauración y protección del Amazonas y a la lucha contra el cambio climático.

Aena controla y protege la fauna con la ayuda de la innovación como herramienta clave, pudiendo destacar en España el proyecto Radar Aviar. Este proyecto piloto realizado en 2021 consiste en un sistema basado en tecnología radar para detección de movimientos de aves en el entorno aeroportuario, compatible con los equipos y sistemas del aeropuerto. La utilización de esta tecnología en el ámbito aeroportuario refuerza la seguridad operacional y mejora la información sobre la etología de la fauna, ayudando a la identificación y caracterización de patrones de movimiento de las aves así como en la identificación de focos de atracción de las mismas. En 2022 se puso en marcha el equipo en el Aeropuerto de Bilbao y, tras las pruebas iniciales, podría ser incluido definitivamente para este centro. Esta adquisición irá acompañada del desarrollo de nuevos procedimientos para integrar la información proporcionada por el equipo en las tomas de decisiones, y la aplicación de medidas mitigadoras frente a los peligros de fauna detectados.

2.5.5. Control de la vegetación en el entorno de los aeropuertos

Aena lleva a cabo un seguimiento de la incidencia de los hábitats del entorno sobre las zonas de operación del aeropuerto, fomentando la colaboración con las entidades encargadas de su gestión, y realiza un control de la vegetación. Para ello, ejecuta medidas específicas que promueven el cuidado y respeto del entorno con garantía sobre la seguridad operativa.

Además, como parte de la colaboración con terceros, se establecen acuerdos con agricultores, empresas y cooperativas que promueven el desarrollo agrícola de los terrenos y asegurar la preservación de la vegetación. En este sentido, cabe destacar la participación del Aeropuerto de La Palma en el proyecto europeo LIFE IP Azores Natura, junto con la Fundación Canaria Reserva Mundial de la Biosfera y el Gobierno de Azores. Este proyecto tiene como objetivo fomentar la máxima participación y consenso posible de todos los actores implicados (comunidad científica, ámbito político-institucional, puertos, aeropuertos, ciudadanía en general) en la creación de un marco operativo para la prevención, alerta temprana y respuesta rápida frente a especies de flora exótica invasora en la isla de La Palma.

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

(GRI 3-3)

Aena está comprometida con el desarrollo de una economía circular en el entorno aeroportuario para minimizar el volumen de residuos generados, fomentar su adecuada segregación y contribuir a maximizar su valorización. Para ello, en línea con lo definido en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, se dedican los recursos necesarios que aseguran una adecuada gestión de los residuos en todas sus fases.

2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular

(GRI 306-1; 306-2)

En las unidades y centros de Aena se generan de forma general, bien por las propias instalaciones o por los arrendatarios que conviven en el aeropuerto, los siguientes tipos de residuos:

- Residuos no peligrosos (domésticos o comerciales): RNP's
- Residuos peligrosos (de origen industrial o no): RP's.
- Residuos sanitarios.
- Residuos de construcción y demolición, en el caso de obras.

En los aeropuertos de Aena en España se elabora, actualiza y archiva un listado de residuos, en el que figuren clasificados los residuos generados habitualmente por las actividades y servicios de la unidad/ centro en cuestión y en el que se indique (como mínimo) los siguientes datos[115]:

- Naturaleza del residuo (indicando si es peligroso no).
- Puntos de recogida selectiva de dichos residuos.
- Destino (indicando si se valoriza, lo que incluye reutilización o reciclado, o se destruye).

Lo anterior se acompaña de la elaboración y actualización del archivo cronológico de las retiradas de residuos (peligrosos o no), que incluye:

- Naturaleza (ej.: filtros usados, residuos sanitarios, etc.).
- Código LER (Lista Europea de Residuos).
- Origen (ej.: mantenimiento de vehículos o grupos, servicio médico, etc.).
- Destino (gestor al que se entregan).
- Cantidad retirada.
- Método de tratamiento.
- Cuando aplique, medio de transporte (matrícula del vehículo) y frecuencia de recogida.

La documentación asociada a la retirada de los residuos por terceros también puede ser archivada por el personal de mantenimiento y/o los responsables de expedientes que contemplan tales retiradas.

Igualmente, las unidades y centros de Aena garantizan el cumplimiento de los requisitos legales asociados a los residuos que le apliquen, como por ejemplo: la presentación de un Estudio de Minimización de RP's cuatrienal, la Declaración Anual de RP's y la Declaración de Envases Anual a la Comunidad Autónoma correspondiente.

A continuación se establecen las pautas generales para el control y gestión de los principales tipos de residuos generados:

- Residuos No Peligrosos (RNP's): los residuos no peligrosos, asimilables a domésticos son entregados a la entidad local o gestor autorizado. El RDSGI y/o responsable de archivo de la unidad o centro guarda copia de los registros de las entregas de residuos a los gestores y/o de las facturas o tasas de recogida de residuos de la entidad local. Estos residuos se recogen en los contenedores generales de residuos urbanos de forma selectiva (papel-cartón, vidrio, envases o materia orgánica y resto) o en los específicos de cada residuo recogido selectivamente (chatarra, madera, restos de poda, tóner, etc.) y se retiran con la periodicidad adecuada a cada caso pero de forma que no se supere el tiempo máximo de almacenamiento (dos años si se destinan a valorización y un año si se destinan a eliminación).
- Residuos Peligrosos (RPs): la gestión interna de los residuos peligrosos generados (tales como aceites minerales usados, baterías y pilas, fluorescentes, absorbentes contaminados por la recogida de hidrocarburos y envases vacíos contaminados, entre otros) debe cumplir ciertas condiciones de almacenamiento, envasado y etiquetado. Además, de acuerdo con lo que establece la legislación, el tratamiento a dar a los RP's debe ser preferentemente, por orden de prioridad: prevención (de su generación), reutilización, reciclado, valorización (incluida la energética) y, por último, eliminación. En cualquier caso, siempre que sea posible, el centro entrega los RP's a gestores que valoricen de algún modo los residuos, evitando que su destino sea la eliminación.
- Residuos sanitarios: los residuos sanitarios se gestionan, en propio o por acuerdos establecidos,

[115] Por otra parte, los residuos de Aena producidos por proveedores y contratistas serán retirados bajo su responsabilidad, debiendo facilitar a las unidades y centros de Aena evidencia de su adecuada gestión, de acuerdo con lo indicado en el procedimiento correspondiente, siempre y cuando no exista un acuerdo previo con el centro que se especifique otra forma de gestión

según la normativa específica de Residuos Sanitarios/legislación autonómica, en caso de que exista.

- Residuos de construcción y demolición (RCD's): los residuos generados en pequeñas obras que realicen las unidades o centros son almacenados en contenedores y trasladados a un vertedero autorizado o entregados a gestor autorizado. El RDSGI/Director de obra de la unidad o centro archiva copia de los registros de entrega correspondientes. Los RCD's generados en el resto de las obras son gestionados por la empresa contratada, tal y como requiere la legislación aplicable en cada caso, y se controla conforme indica el procedimiento correspondiente.

En Reino Unido y Brasil se realiza una gestión similar a la de España pero adecuada a las particularidades de la legislación que aplica en cada país. Así, en Reino Unido se gestionan todos los residuos in situ, excepto los residuos de las aerolíneas. Esto incluye los desechos de la terminal, las concesiones de tiendas y restaurantes, las operaciones del aeropuerto y las actividades de mantenimiento y construcción. Asimismo, el contrato con el gestor de residuos comprende la gestión integral de los residuos e incluye el requisito de que cero residuos operativos se envíen directamente al vertedero. De esta forma se garantiza por ejemplo que los flujos de desechos segregados se operen en el aeropuerto con contratistas especializados y se realiza la clasificación de residuos in situ.

Respecto a la gestión de residuos realizada en Brasil, se sigue un conjunto de procedimientos planificados e implementados teniendo en cuenta consideraciones técnicas, normativas y legales, focalizados en minimizar la producción de residuos y gestionar los generados de forma segura y eficiente, protegiendo a los trabajadores y preservando la salud pública, los recursos naturales y el medio ambiente.

Durante el proceso de gestión de residuos se requiere a las empresas gestoras contratadas el envío electrónico de los informes de medición de residuos con detalle, entre otros, del día, la hora y la cantidad de residuos recogidos y tratados con los correspondientes documentos de aplicación como son los denominados MTR (Manifiesto de Transporte de Residuos), CDF (Certificado de destino final) y Certificado de tratamiento de residuos.

GENERACIÓN DE RESIDUOS EN LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS

Ejemplos significativos

Servicio	Grupos implicados	Ejemplos de residuos producidos	Tratamiento	Responsable	Relación
Comercial					
Mantenimiento					
Limpieza instalaciones					
Uso de las instalaciones					
Handling					

Grupos implicados	Concesionario	Clientes	Trabajadores aeropuerto	Tripulaciones	Aerolíneas	
Ejemplos de residuos producidos	Envases de plástico	Envases de cristal	Embalajes	Bombillas y fluorescentes	Productos de limpieza	Aceites minerales usados
	Aparatos eléctricos y electrónicos	Neumáticos fuera de uso	Metales	Polvo y restos diversos		
Tratamiento	Reciclaje	Reutilización	RSU Fracción resto			
Responsable	Aena	Concesionario				
Relación	Indirecta	Directa				

2.6.2. Objetivo Zero Waste en 2040

Dentro de la Estrategia de Sostenibilidad, en España se ha desarrollado una línea de acción específica que le permitirá mejorar la gestión de los residuos hasta alcanzar el compromiso Zero Waste en 2040[116]. Las actuaciones ligadas a este objetivo se encuentran enmarcadas en los siguientes ámbitos de acción:

- Medición y monitorización de residuos;
- Reducción de residuos generados;
- Uso de materiales sostenibles;
- Impulso a la segregación y reciclaje;
- Valorización energética y compostaje;
- Colaboración & concienciación.

Asimismo, una de las prioridades de la Estrategia de Negocio Responsable en Reino Unido consiste en, dentro del contexto de la gestión de residuos y economía circular, aumentar el porcentaje de residuos reciclados y evitar su envío a vertedero. Se plantean las siguientes líneas de acción a tales fines:

Mediante el contratista de residuos, proporcionar clasificación y segregación adicional de residuos, y ampliar la recogida de nuevos tipos de materiales reciclables.

Involucrar a los arrendatarios en el aeropuerto para implementar mejoras en el reciclaje, proporcionando contenedores de separación de fácil acceso y asistencia in situ por parte del contratista de residuos.
Establecer un objetivo de tasa de reciclaje para reducir los desechos y fomentar el reciclaje.

Operar un flujo de desechos segregado en todo el aeropuerto, con un contratista especializado en desechos para garantizar que se manejen de acuerdo con la normativa aplicable.

En Brasil, los principales objetivos estratégicos en materia de gestión de residuos incluyen la implantación de un sistema que esté en consonancia con los marcos internacionales acordados, y que consiga minimizar los impactos negativos en la salud humana y el medio ambiente. Asimismo, para 2030 se espera haber reducido sustancialmente la generación de residuos a través de acciones de prevención, reciclaje y reutilización.

[116] Objetivo centrado en los residuos no peligrosos recurrentes, excluyendo residuos de construcción y residuos peligrosos

Objetivos para la gestión de residuos y promoción de la economía circular			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**
Corto/medio/ largo plazo	**2040:** • Objetivo Zero Waste	**2023:** • Reducir los residuos a 0,12 kg/pasajero • Obtención del estándar Carbon Trust Standard - Zero waste to landfills • Destinar menos del 5% de residuos de construcción/ demolición (en base a su peso) a vertedero.	**2024:** • Educar, concienciar y mejorar la capacidad de las empresas arrendatarias y equipos institucionales de cara a la mejora en la gestion de residuos. **2026:** • Lograr una gestión ambiental de los residuos en consonancia con los marcos internacionales acordados a lo largo de todo su ciclo de vida **2030:** • Reducir sustancialmente la generación de residuos a través de la prevención, reducción, reciclaje y reutilización.

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de gestión de residuos			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**
	2022: • 76% de residuos no peligrosos valorizados y 49% valorizados en el caso de residuos peligrosos	**2022:** • Únicamente un 0,11% de los residuos de construcción/ demolición (en base a su peso) han sido enviados a vertedero. • Por quinto año consecutivo, se ha alcanzado un porcentaje de reciclaje superior al 60% (100% de valorizacion en residuos peligrosos y no peligrosos). • Ratio de 0.131kg de residuos producidos por pasajero	**2022:** • Acciones de compostaje de residuos orgánicos y segregación de residuos reciclables. • Implantación de contenedores para la recepción de envases en edificios terminales que promuevan la segregacion. premiando el comportamiento medioambiental responsable de los usuarios • Puesta en marcha de actividades de educación ambiental.

2.6.3. Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos

(GRI 306-2)

La conservación de los recursos naturales se sustenta, entre otros pilares, por la adecuada gestión de los residuos generados por los aeropuertos de la red. Por ello, Aena impulsa iniciativas en sus aeropuertos y trabaja con los grupos de interés con el fin de avanzar hacia una economía circular. Además, algunos centros implementan acciones más específicas basadas en su casuística particular.

En línea con lo establecido en años anteriores, la Compañía dispone de cartelería especifica en sus edificios terminales y bloques técnicos que busca concienciar sobre la importancia del desecho de guantes y mascarillas usados en los contenedores adecuados así como promover una mejor segregación de estos residuos.

Tratamiento y reciclaje de residuos

Varios aeropuertos cuentan con una planta de transferencia de residuos no peligrosos que permite centralizar y mejorar las condiciones de su depósito temporal, especialmente de la fracción no segregada de residuos similares a los domésticos. Asimismo, existen puntos para el depósito temporal de residuos peligrosos, los cuales cuentan con medidas de prevención de la contaminación dada su naturaleza. En estas áreas, los residuos se depositan de forma selectiva en contenedores hasta que son retirados por los gestores autorizados.

Los departamentos de medioambiente de los aeropuertos controlan detalladamente todos los desechos generados desde su origen y almacenamiento hasta que se retiran y se ceden a un gestor autorizado para su tratamiento externo. Con el fin de verificar que los residuos generados por Aena han sido correctamente gestionados, Control Operacional realiza seguimientos periódicos de las actividades llevadas a cabo. Por otra parte, la verificación de la adecuada gestión de residuos generados por empresas contratistas y arrendatarias se realiza en el marco del seguimiento periódico que el Plan de Vigilancia Ambiental de estas empresas[117] establece. Asimismo, como norma general en los aeropuertos de Aena se exige por contrato a los gestores de residuos que:

- Siempre que sea posible, el destino de los residuos la valorización y la recuperación.
- En los casos en los que el destino final sea la eliminación, el gestor de residuos deberá justificar debidamente cada caso.

A modo de ejemplo, resulta de aplicación en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en el que además se exige por contrato al gestor de residuos que, tomando como referencia el año inmediatamente anterior, mejore los porcentajes de valorización de forma progresiva durante la duración del expediente, o los mantenga en el caso de ya se valoricen el 100% de los mismos.

En Reino Unido se trabaja en estrecha colaboración con los arrendatarios para facilitar la segregación de residuos a través de sus contratos. En este sentido, la clasificación de residuos se lleva a cabo *in situ* con la ayuda de gestores externos especializados, los cuales han aportado en 2022 un mayor número de operarios para asegurar un buen desempeño al respecto. Asimismo, cabe destacar el lanzamiento durante el último ejercicio de un proyecto cuyo objetivo se centra en incrementar el reciclaje de vasos y posos de café en la zona de restauración.

En Brasil, cabe destacar como novedad en 2022 el cambio en el alcance del contrato de gestión de residuos, gracias al cual se prevé el futuro compostaje de residuos orgánicos, la mejora en la segregación de residuos reciclables y la implantación de máquinas para la recepción de residuos en edificios terminales a cambio de bonificación a sus usuarios por mejor comportamiento ambiental. En este sentido, las empresas contratadas para gestionar los residuos generados en las instalaciones aeroportuarias en Brasil están sujetos a todas las leyes, normas de seguridad y obligaciones de los pliegos aplicables, lo cual se asegura mediante la inclusión de cláusulas en los contratos adjudicados. Asimismo, los contratistas están obligados a remitir informes periódicos de medición, así como otra documentación (certificados de tratamiento, destino final, etc.) que permita el seguimiento del desempeño de los mismos y de la Compañía en la materia.

Reutilización de residuos

Aena dispone de iniciativas de reutilización de residuos, pudiendo destacar la reutilización de los lodos de depuradora como abono en zonas ajardinadas o la generación de compost a partir de los residuos de restauración o restos de jardineria como la que se lleva a cabo en el Aeropuerto de Bilbao.
En Reino Unido se reutiliza material de excavación como parte de los contratos de obras y siempre que sea posible.

Eliminación de los plásticos de un solo uso

Aena incorpora una cláusula específica en los contratos de restauración con la que se formaliza el compromiso de reducir el volumen de residuos plásticos generados, evitar el empleo de plásticos de un solo uso y promover el uso de productos fabricados con materiales biodegradables o reciclables[118].

[117] Ver apartado “2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor” y “Capítulo 4”.
[118] Ver apartados 2.1.2 y 2.1.5.

2.6.4. Iniciativas con terceros en materia de reducción de residuos, reutilización y reciclaje

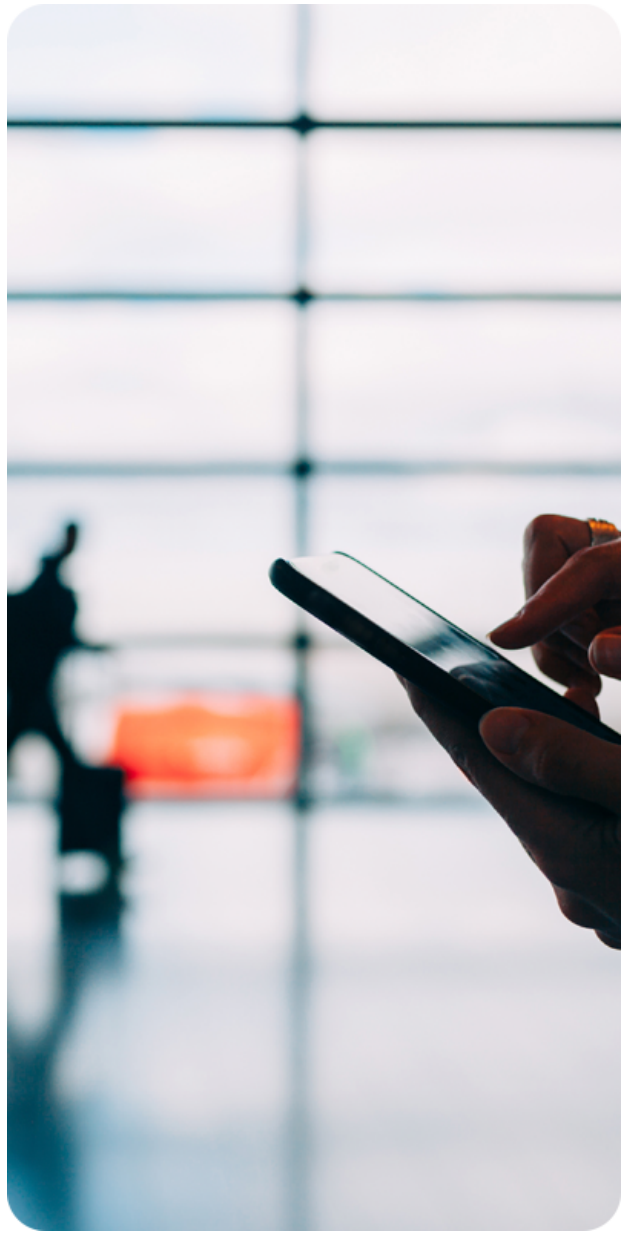
(GRI 306-2)

La colaboración con entidades autorizadas en la gestión de residuos, que son responsables de la recogida y posterior tratamiento de los mismos, se enmarca como característica fundamental en esta materia, así como el desarrollo de sistemas de gestión específicos según el tipo de residuo.

En España, la Compañia dispone de acuerdos de colaboración con Ecoembes, Ecovidrio y ERP para garantizar que los residuos son gestionados adecuadamente. Asimismo, en el aeropuerto de Barcelona-El Prat se colabora estrechamente con la Fundación Trinijove, entidad responsable de la recogida y segregación de residuos valorizables procedente de esta instalación.

En Reino Unido, se han contratado los servicios de Cawleys, proveedor con el cual se trabajará para alcanzar la meta de reciclar el 70% de los residuos generados (la totalidad de los cuales son gestionados en el propio aeropuerto)

Por otra parte, en Brasil se lleva a cabo la gestión de residuos en cumplimiento de la Política Nacional de Residuos Sólidos (PNRS), una Ley Federal que establece un conjunto de directrices y objetivos de gestión ambiental que deben alcanzarse en todo el territorio nacional, entre los cuales aplica la importancia de realizar recolecciones selectivas en los 6 aeropuertos de la Compañía. Por ello, en Brasil se han fijado las siguientes prioridades en la gestión de residuos: no generación, reducción, reutilización, reciclaje, tratamiento de residuos sólidos y disposición final, que sea ambientalmente adecuada.



2.6.5. Indicadores de residuos

Residuos generados (GRI 306-3), Residuos no destinados a eliminación (GRI 306-4) y Residuos destinados a eliminación (GRI 306-5)[119]

	2020				2021				2022			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Peligrosos (t)	301	12	42	**355**	440	13	82	**535**	730	20,8	29	**779,8**
Valorizados (t)	162	10	-	**172**	332	12	-	**344**	354	20,8	-	**374,8**
Valorizados (%)	54%	83%	0%	**48%**	75%	92%	0%	**64%**	48,5 %	100%	0%	**48,1 %**
Eliminados (t)	139	2	42	**183**	108	1	82	**191**	376	0	29	**405**
Eliminados (%)	46%	17%	100%	**52%**	25%	8%	100%	**36%**	51,5 %	0%	100,0 %	**51,9 %**
No peligrosos (t)	59.656	860	489	**61.005**	21.631	587	1.227	**23.445**	35.433	1.619,2	1.545	**38.597,2**
Valorizados (t)	51.882	415	-	**52.297**	13.858	358	57	**14.273**	26.982	1.619,2	37	**28.638,2**
Valorizados (%)	87%	48%	0%	**86%**	64%	61%	5%	**61%**	76,1 %	100%	2,4 %	**74,2 %**
Eliminados (t)	7.774	445	489	**8.708**	7.773	229	1.170	**9.172**	8.451	0	1.508	**9.959**
Eliminados (%)	13%	52%	100%	**14%**	36%	39%	95%	**39%**	23,9 %	0%	97,6 %	**25,8 %**
Total (t)	**59.957**	**872**	**531**	**61.360**	**22.071**	**600**	**1.309**	**23.980**	**36.163**	**1.640**	**1.574**	**39.377**

En 2022 el total de residuos no peligrosos generados ha ascendido a 38.597,2 toneladas, superiores a los 2 años anteriores, derivado del aumento del volumen de tráfico aéreo y normalización a los niveles prepandemia. No obstante, en los aeropuertos de Aena en España se alcanzó un porcentaje de valorización de residuos no peligrosos superior al 76% y del 100%, en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, tanto para RNP como para RP.

Durante el 2022, el 74,5% de los residuos no peligrosos han sido reciclados/ valorizados (61% en 2021).

[119] Para contabilizar la cantidad total de residuos generados en Aena por tipo así como los porcentajes de reciclaje, se emplean los datos reportados por las distintas unidades y aeropuertos que se almacenan en la base de datos del Sistema Certificado de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena (SGI). Esta base de datos permite recopilar la cantidad de residuos generada diferenciando en más de 30 tipos diferentes de residuos y su grado de valorización. Además, registra el usuario que ha grabado el dato y la fecha de actualización del mismo. Asimismo, Aena cuenta con un procedimiento interno en el que, para todos los datos primarios relacionados con residuos, se especifica la unidad, departamento o área implicados y el responsable y periodicidad del reporte.
En Reino Unido, todos los residuos se gestionan en las instalaciones (excepto aquellos correspondientes a la aerolíneas) mientras que, en Brasil, esta información ha sido obtenida a través de los informes de medición que los gestores de residuos remiten mensualmente, y que contienen toda la información relacionada con el retiro de residuos de los aeropuertos por tipo de residuo.
Actualmente no se dispone del desglose del tipo de valorización de los residuos llevado a cabo por terceros, aunque se esta trabajando para poder disponer de esta información en futuros reportes.

3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos (GRI 2-22; 3-3)

Principios que impulsan la sostenibilidad social

Contribuir y ser partícipe directo del desarrollo socioeconómico de las comunidades en las que opera la Compañía.

Protección de los derechos humanos.

Creación de valor compartido, ligado al modelo de negocio.

Colaboración con entidades del entorno local y nacional y participar activamente en el desarrollo social del contexto más cercano.

Actuaciones de cooperación internacional.

El Plan Estratégico de Aena plantea como objetivos triplicar en 2026 el importe destinado a iniciativas de acción social con respecto a 2019. Y en 2030 el 1% del beneficio neto.

Línea específica sobre involucración en la comunidad incluida en la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton.

Aena con los Derechos humanos

Política de derechos humanos. *Modern Slavery Statement* en Reino Unido.

Código de Conducta, Política de Sostenibilidad.

Implantación del proceso de debida diligencia de derechos humanos. Mecanismos de reclamación y denuncia.

Cultura corporativa.

Oposición al trabajo infantil y al trabajo forzoso.

Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno

Generación de empleo.

Mejora de la integración social.

Promoción del tejido empresarial local.

Valor económico generado y distribuido.

Contribución fiscal.

Tres áreas de actuación principales:

Derechos humanos.

Mecenazgo y acción social.

Educación e investigación.

Iniciativas, metas, e indicadores específicos alineados con los objetivos empresariales.

Principales áreas e iniciativas de acción social en 2022

Más de 3.230.490 euros € aportados a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro en 2022

Aena con la música.

Aena con la investigación

Alianza país por la Pobreza Infantil Cero del Alto Comisionado contra la Pobreza Infantil.

Donaciones y ayudas a entidades.

Compromiso y altavoz de preocupaciones sociales.

Visitas guiadas y jornadas de familiarización.

Actuaciones medioambientales de índole social

Actuaciones de voluntariado.

Donaciones a la comunidad (*Community trust fund*) en Reino Unido.

Socios benéficos del Aeropuerto de Londres-Luton – Solidaridad corporativa.

Donaciones de clientes.

En Brasil, cesión de terrenos a familias para uso agrícola.

Ámbitos que vertebran la actuación social

Sinergias:

Innovación social.

Transparencia.

Formación y empleo.

Vida saludable.

Apoyo a causas sociales.

Investigación, educación e innovación.

Vuelos emergencias.

Compromiso ambiental.

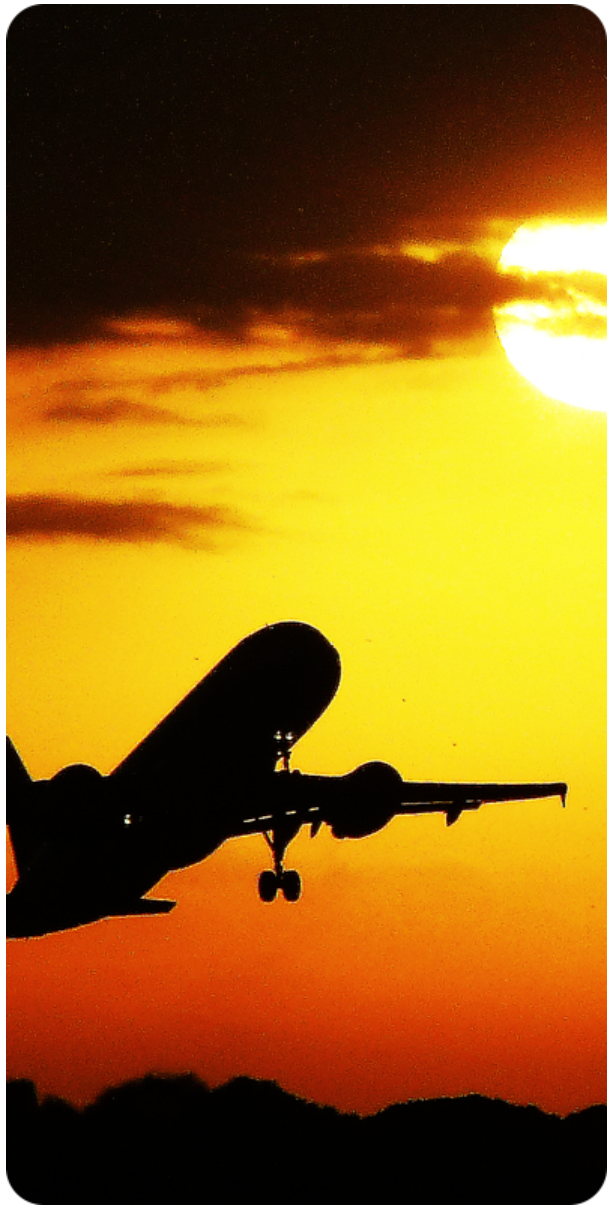
Buenas prácticas.

Inclusión.

Integración laboral.

Igualdad y accesibilidad.

Compromiso con los ODS



3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad

(GRI 2-23; 2-28; 2-29; 3-3; 413-1)

Aena establece su compromiso con la sostenibilidad social y el desarrollo socioeconómico de las sociedades en las que opera en su Política de Sostenibilidad, aplicable a Aena en España y a cualquiera de las sociedades integradas en su grupo.

Dicho compromiso se despliega a través de las correspondientes estrategias de sostenibilidad, que se adecúan a las realidades sociales de cada país para dar respuesta de forma eficaz a las necesidades locales [120].

En esta línea, el Plan Estratégico de Aena reconoce la sostenibilidad social y la relación con la comunidad como uno de sus aspectos claves, e incorpora objetivos ambiciosos en la materia. Entre ellos, triplicar en 2026 el importe destinado a iniciativas de acción social con respecto a 2019. Y en 2030, alcanzar el 1% del beneficio neto

En España, la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, incluye la línea de acción “Relación con la Comunidad” orientada a la creación de valor compartido y a contribuir al desarrollo económico y social de las sociedades en las que opera la Compañía[121]. Para ello, se han definido tres ejes de actuación, alineados con el modelo de negocio, que giran entorno a la promoción y el respeto a los derechos humanos, el mecenazgo y la acción social y la promoción de la educación y la investigación.

Para cada una de estas actuaciones, se han establecido una serie de metas e indicadores y un presupuesto específico. Todo ello orientado a facilitar y asegurar la medición del impacto social generado, y reforzar los mecanismos de transparencia y la rendición de cuentas.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha aprobado su Estrategia de Negocio Responsable (*Responsible Business Strategy)* para el período 2020-2025, alineada con la Estrategia de Sostenibilidad. Enmarcada en su programa de acción social, se incluyen tres líneas de acción: Salud en el presente, capacitación para el futuro y alivio de la pobreza. El principal objetivo es la creación de impacto positivo a nivel local.

Para la puesta en marcha y desarrollo de las diferentes actuaciones, tanto en España como en Reino Unido prima la colaboración con otras instituciones, públicas y privadas

En el marco de la *Responsible Business Strategy*, también se han establecido una serie de objetivos e indicadores, útiles para la medición del impacto generado.

Adicionalmente, Aena adapta sus actuaciones de sostenibilidad social a las necesidades de la realidad socio-económica lo requieren, a fin de dar respuesta a nuevos retos sociales.

[120] En los aeropuertos de Aena en Brasil, si bien aún no se dispone de una Estrategia de Sostenibilidad propia, sí desarrollan actividades de esta naturaleza.
[121] Los mecanismos de control, seguimiento, supervisión y gobernanza que resultan de aplicación son los definidos en la Estrategia de Sostenibilidad (ver Capítulo 1).

Contribuir y ser partícipe directo del desarrollo socioeconómico de las comunidades

- Promover las actuaciones de acción social en colaboración con diferentes instituciones públicas y privadas con el objetivo de proponer una acción social alineada con la estrategia de negocio, que contribuya a su consolidación y de respuesta a los requerimientos de todos los grupos de interés, especialmente de las comunidades locales., promoviendo asimismo su desarrollo socioeconómico.

Anticipar tendencias sociales enfocadas a la protección de los derechos humanos y colectivos desfavorecidos

- Aportar valor en las áreas geográficas en las que opera la Sociedad, potenciando la participación en las comunidades, favoreciendo la integración en el territorio y contribuyendo al bienestar social y a la mejora de la calidad de vida de las personas, para promover, entre otros, la educación, el empleo, la riqueza cultural, la salud, la investigación y la inclusión de los colectivos más desfavorecidos

Principios que sustentan la sostenibilidad social en Aena

Crear valor compartido

- Apoyar la adhesión de la Sociedad a proyectos o iniciativas de demostrada reputación y credibilidad que, tanto a nivel nacional como internacional, tengan como finalidad promover las prácticas responsables en organizaciones empresariales y el desarrollo sostenible, así como adoptar y divulgar los principios que emanen de estas iniciativas.

Colaborar con entidades del entorno local y nacional y participar activamente en el desarrollo social del contexto más cercano

- Fomentar la innovación y la mejora continua, tomando la estrategia de la Sociedad como palanca de desarrollo.
- Establecer los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés y las prácticas de comunicación responsable.

LÍNEAS DE ACCIÓN DEL PROGRAMA RELACIÓN CON LAS COMUNIDADES

La organización asume su responsabilidad como agente y motor de cambio, como pieza clave para colaborar y mejorar la vida de las personas. Y este cometido lo hace tangible mediante la puesta en marcha de actuaciones concretas. Aena comparte valores con la comunidad y el entorno que la rodea, y contribuye al desarrollo y progreso común de todos

ESPAÑA

REINO UNIDO

Derechos humanos

"Disponer de los mecanismos adecuados para identificar, prevenir, mitigar y rendir cuentas de cómo abordan su impacto sobre los derechos humanos"

- Implantación de un proceso de debida diligencia de derechos humanos
- Cadena de valor
- Cultura corporativa de derechos humanos

- Sinergias.
- Innovación social.
- Transparencia.
- Formación y empleo.

Mecenazgo y acción social

"Apoyar a colectivos en situación de vulnerabilidad para garantizar su inclusión en la sociedad, dándoles facilidades para su desarrollo así como facilitarles herramientas para alcanzar una mayor visibilidad de las causas sociales defendidas"

- Colectivos vulnerables
- Proyectos medioambientales de índole social
- Cesión de espacios

- Cadena de valor.
- Voluntariado.
- Compromiso ambiental.
- Buenas prácticas.

Educación e investigación

"Contribuir a la generación de actividad económica y empleo en la comunidad mediante la transferencia de conocimientos y apoyo en actividades empresariales locales"

- Aena con la investigación
- Transmisión del conocimiento
- Apoyo al emprendimiento con impacto

- Integración laboral.
- Igualdad y accesibilidad.
- Violencia 0.
- Derechos humanos.
- Arte, música y cultura.

Salud en el presente, capacitación para el futuro y alivio de la pobreza

- Aportación anual del 150.000 € anuales al fondo comunitario.
- Promover campañas de colaboración con empleados para la captación de fondos (nómina solidaria).
- Apoyo a iniciativas locales y regionales
- Programa de formación y desarrollo de habilidades para escuelas locales.
- Promoción del voluntariado.

- Vida saludable.
- Apoyo a las causas sociales.
- Investigación e innovación.
- Inclusión.
- Diversidad.

Comunicación con grupos de interés

3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

(GRI 203-1; 413-1)

Para garantizar un desarrollo efectivo de su acción social, Aena colabora con instituciones públicas y privadas de diversa índole, con el fin de crear valor compartido, en consonancia con los principios que sustentan la Política de Sostenibilidad de Aena y las estrategias aprobadas en cada país.

En España cabe destacar la colaboración con instituciones de relevancia en el ámbito de la sostenibilidad como el Pacto Mundial de Naciones Unidas, del cual Aena es socio *signatory*, Forética, Fundación Seres, Iniciativa empresas por una sociedad libre de violencia de género, Comunidad por el Clima, Manifiesto por una recuperación sostenible o la Alianza País Pobreza Infantil Cero[122].

Adicionalmente a lo anterior, en 2022 se han llevado a cabo actuaciones de índole social, algunas de carácter continuista y otras enfocadas a dar respuesta a las necesidades marcadas por el nuevo contexto. Estas actuaciones han consistido tanto en aportaciones económicas como en especie.

- Entre las aportaciones monetarias y de carácter continuista en España, cabe destacar las enmarcadas en el programa Aena con la Música, a través de la colaboración con entidades de referencia para la promoción de la música y la cultura (Fundación Teatro Real, Fundación Pau Casals, Fundació del Gran Teatre del Liceu y Taller de Musics Escola de Música).
- En 2022 ha finalizado la colaboración con la Confederación Autismo España, orientada a la mejora de la accesibilidad de en los aeropuertos para el colectivo TEA.
- Por otro lado, a fin de coadyuvar a paliar la crisis humanitaria de los desplazados ucranianos, se han realizado diversas aportaciones -algunas contando con la colaboración de empleados bajo el programa nómina solidaria-, como la colaboración con ACNUR y otras específicas, como la realizada a *Airlink* en coordinación con otros miembros de ACI Europe.
- Asimismo, y en línea con los principales propósitos de la Estrategia de Sostenibilidad, se han iniciado colaboraciones medioambientales de índole social, a través de la fundación *Saving the Amazon*.
- Por su parte, en el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha mantenido su aportación económica al *Community Trust Fund*, a través del cual se gestionan los fondos a beneficio de las 7 comunidades del entorno. Además, los trabajadores han elegido al Banco de Alimentos de Luton y al servicio de Ambulancias Aéreas *East Anglian*, como entidades a las que financiar de forma compartida entre el Aeropuerto y los trabajadores. También se realizan aportaciones puntuales de menor cuantía a otras organizaciones e iniciativas locales.

El importe destinado a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro asciende a más de 3.230.490 euros (3.032.521,64 euros en 2021) de los cuales 2.883.405,75 euros corresponden a España y más de 347.000 €[123] al Aeropuerto de Londres-Luton.

En cuanto a aportaciones en especie, el 2022 ha venido marcado por la posibilidad de reanudar actuaciones paralizadas en los años anteriores como consecuencia de la COVID-19.

- Así, en España, se ha reiniciado, entre otros, el programa de espacios solidarios, la realización de visitas guiadas a los aeropuertos, la puesta en marcha de exposiciones, la recogida de alimentos y juguetes para colectivos vulnerables o el programa Vacaciones en Paz.

  También se ha dado continuidad al programa de apoyo a causas sociales a través de la realización de campañas de sensibilización y la iluminación para conmemorar Días Internacionales y otras causas. Asimismo, se ha promovido la gratuidad de vuelos para personas desplazadas por los conflictos de Siria y Ucrania.

  Todos ellos, se han desarrollado en colaboración con diversas organizaciones y entidades sociales.

En las terminales de los aeropuertos españoles, se destinan más de 3.055 m^2 a espacios solidarios, para dar voz a entidades sociales, y 7.970 m^2 dedicados a exposiciones culturales, suponiendo una aportación en especie de 517.548 euros en 2022[124].

- En Reino Unido se han desarrollado iniciativas de voluntariado corporativo. Asimismo, también con motivo de la crisis en Ucrania, se ha puesto a disposición un centro informativo para prestar ayuda a refugiados, en colaboración con otras instituciones. se han reanudado las visitas escolares.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, los empleados tienen la posibilidad de

[122] Los detalles de los convenios y acuerdos de colaboración firmados por Aena se pueden consultar en la web corporativa. Ver capítulo "Enlaces de interés."
[123] Tipos de cierre utilizado para cuentas del balance: EURvsGBP= 0,88693.
[124] No se realizan este tipo de aportaciones en Reino Unido y Brasil. Asimismo, no se dispone de esta información correspondiente a 2021.

disfrutar de dos días laborables para labores de voluntariado

Por su parte, en Brasil, en el Aeropuerto de Joao Pessoa cincuenta familias han podido beneficiarse de la cesión de terrenos para su uso agrícola, contribuyendo de manera directa con el desarrollo local y económico.

Principales áreas e iniciativas de acción social en 2022

Ayuda a las personas desplazadas por la crisis de Ucrania

En 2022, se han llevado a cabo numerosas actuaciones para coadyuvar a los afectados por la crisis humanitaria en Ucrania, en coordinación con instituciones públicas y privadas.

- Aportación de 25.000 € euros en la campaña que ACI Europe ha lanzado para ayudar en la emergencia humanitaria de Ucrania. La iniciativa Crisis Airport Response se ha llevado a cabo en asociación con Airlink, una organización sin ánimo de lucro especializada en canalizar la experiencia y los recursos del sector de la aviación en este tipo de situaciones de crisis.
- Colaboración con el Comité Español de ACNUR en el "Proyecto de Emergencia humanitaria de Ucrania" .
- En varios aeropuertos españoles y en el de Londres-Luton en Reino Unido, se han cedido salas para recibir, atender y dar apoyo a las personas desplazadas provenientes de Ucrania.
- Adicionalmente, en algunos aeropuertos españoles se han cedido espacios solidarios para dar a conocer la situación del país, que también se ha divulgado a través de los canales de comunicación interna, se han iluminado fachadas con los colores Ucrania, se han realizado campañas de recogida de alimentos y juguetes.

Nómina solidaria

En el marco de la crisis humanitaria en Ucrania, los empleados de Aena en España han colaborado con ACNUR para apoyar su labor. A través de ella, esta entidad social brinda asistencia a las personas que se han visto obligadas a desplazarse, tanto dentro como fuera del propio país, ocupándose de que todas tengan asilo y encuentren refugio seguro.

Donación de 100.000 € (42.810 €, de donaciones de empleados y 57.190 € aportados por Aena)

Apoyo y contribución social a eventos extremos

Aena, en respuesta a su compromiso como servicio público, ha colaborado en varias ocasiones en 2022 en la gestión y coordinación de los recursos de emergencias aéreos desplazados hacia diferentes ubicaciones en España (Tenerife, Logroño y Pamplona) para sofocar incendios que han afectado a diferentes municipios.

Aena con la música

Programa de mecenazgo y colaboración para el apoyo a la formación de jóvenes artistas y colectivos en riesgo de exclusión, promoviendo el talento y acercando la música a los aeropuertos, en colaboración con la Fundación Teatro Real, la Fundación Pau Casals, la Fundació del Gran Teatre del Liceu y el Taller de Musics Escola de Música.

Aena con el autismo

En 2022 ha culminado la colaboración con la Confederación Autismo España para mejorar la accesibilidad de personas con (TEA). Como resultado se han producido diversos materiales para facilitar la accesibilidad cognitiva de las personas con autismo y el uso amigable de las infraestructuras aeroportuarias. Los materiales se encuentran disponibles en la web de Aena.

Alianza país por la Pobreza Infantil Cero del Alto Comisionado contra la Pobreza Infantil

Aena se adhiere a esta iniciativa que tiene como objetivo cambiar la situación de la pobreza infantil en España mediante el fomento de la participación conjunta con administraciones, empresas y fundaciones y sector terciario para conseguir un país que proporcione iguales oportunidades a todos los ciudadanos y romper el círculo de la pobreza infantil.

Promoción del voluntariado

En España, a través de los canales de comunicación interna, Aena ha promovido entre sus empleados el apoyo a causas sociales, dando voz a las experiencias de los trabajadores o iniciativas específicas de voluntariado organizadas por diferente organizaciones.

Asimismo, el Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén y el Hospital Universitario Clínico San Cecilio de Granada colaboran a través del proyecto de voluntariado "Volando juntos", en el que un grupo de personas voluntarias de este aeropuerto, junto con la colaboración de los bomberos de Granada y la colaboración de Protección Civil, tratan de hacer más llevadera, por unas horas, la estancia de los niños en el hospital.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha desarrollado iniciativas de voluntariado corporativo. A modo de ejemplo, como parte de su apoyo al Queen's Green Canopy, más de 70 empleados han colaborado en la plantación de más de 400 árboles junto con socios locales, durante 3 días.

Compromiso con causas sociales y culturales: Cesiones de espacios

- Participación en la iluminación de instalaciones y edificios en la conmemoración de días Internacionales: Enfermedades Raras, de la Mujer, Autismo, Dislexia, Cáncer de mama o Eliminación de la Violencia Contra las Mujeres, La hora del planeta, etc.

-Difusión de causas sociales a todos los empleados a través de los canales de comunicación interna.

- Cesión de espacio para la muestra de exposiciones de diversa índole en algunos de los aeropuertos de la red, en colaboración con entidades sociales o artistas reconocidos.

- Cesiones de espacios solidarios a entidades sociales para dar altavoz a ONG y coadyuvarles en la difusión de causas sociales..

Visitas guiadas y jornadas de familiarización

Visitas guiadas en los aeropuertos españoles y en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton dirigidas a diferentes colectivos. Entre ellos, estudiantes de secundaria, formación profesional y universitarios, jóvenes en programas de empleo y menores con necesidades especiales, así como profesionales de diversos sectores o empresarios que participan en foros locales.

También se han retomado en algunos aeropuertos los tradicionales días de puertas abiertas para el personal de Aena y sus familiares.

Vida saludable y apoyo a causas benéficas

Aena une deporte y casusas benéficas apoyando actuaciones deportivas y eventos con fines sociales.

Aena contra la violencia machista

Aena ha firmado un acuerdo con el Ministerio de Igualdad para la puesta en marcha de Puntos Violeta, dedicados a crear espacios seguros y de información para mujeres frente al acoso en los medios de transporte. Estas acciones se complementan con acciones de sensibilización, entre las que se encuentran la iluminación de edificios, comunicaciones internas, etc.

Vuelos humanitarios

En España se han llevado a cabo un total de 13.902 vuelos ambulancia (frente a los 11.050 del pasado año), para responder a situaciones de emergencias y traslado de órganos y equipos médicos.
En Brasil, Aena ha suscrito un Acuerdo de Cooperación Técnica con el Ministerio de Salud, las autoridades aeronáuticas y operadores aeroportuarios para eliminar el pago de tasas aeroportuarias en los vuelos ambulancia incluidos en el acuerdo.

Programa vacaciones en paz

Varios aeropuertos de la red, entre ellos Valladolid, Bilbao, Sevilla, Vigo, Tenerife Sur, Tenerife Norte-Ciudad de la Laguna, Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote, La Palma, Josep Tarradellas Barcelona- El Prat, Alicante-Elche Miguel Hernández o Málaga-Costa del Sol han recibido a niños y niñas saharauis de hasta 12 años, activando sus dispositivos para ayudar a las organizaciones promotoras de la iniciativa Vacaciones en Paz (cesiones de espacios, etc).

Acciones medioambientales de índole social

- Aena se ha asociado con la Fundación Saving the Amazon para plantar más de 10.000 árboles de especie nativa en la región de Porto Extrema (Brasil), con el objetivo de contribuir a la restauración y protección del Amazonas y a la lucha contra el cambio climático.

  A través del proyecto 'Bosque Aena', la compañía ha acordado sembrar un árbol por cada uno de los empleados del Grupo Aena (que incluye a los trabajadores de Aena en España, Brasil y Reino Unido).

  Las comunidades indígenas locales se encargarán de la plantación y cuidado de los árboles, lo que contribuirá al desarrollo económico y social de dichas comunidades.

- Limpieza de residuos en el mar Mediterráneo: 10 empleados del Aeropuerto de Palma de Mallorca colaboraron con la recogida de residuos en la zona de Puerto Adriano e Islas Malgrat en la jornada MareNostrumDM22.

Aeropuerto Londres-Luton

- Voluntarios del Aeropuerto: apoyo al Queen's Green Canopy, más de 70 empleados han colaborado en la plantación de más de 380 árboles junto con socios locales, durante 3 días.
- Patrocinador y miembro de Community Interest charity & awards.
- Donaciones a la comunidad (Community trust fund).
- Patrocinador y miembro de Love Luton charity & awards.
- Colaboración con centros educativos (connect program).
- Colaboración con The Prince's Trust y The Launch Group para ofrecer a jóvenes la oportunidad de adquirir competencias, herramientas y una primera experiencia laboral.
- Colaboración con las organizaciones Luton Food Bank y East Anglian Air Ambulance a través de la recaudación de fondos.

Aena en Brasil

En el Aeropuerto de Joao Pessoa cincuenta familias han podido beneficiarse de la cesión de terrenos para su uso agrícola, contribuyendo de manera directa con el desarrollo local y económico.

Donaciones

- El Aeropuerto de Valencia ha realizado una donación de 5.000 euros a Cáritas de Manises y a Proyecto Empar, a razón de 2.500 euros a cada uno. Tanto Cáritas de Manises como la Asociación Proyecto Empar destinarán el dinero donado a la ayuda a las personas que lo necesitan y a la consecución de sus proyectos entre los que se encuentran actividades de educación, empleo con apoyo y ocio inclusivo entre otros. La cantidad donada procede del dinero encontrado en el aeropuerto en el año 2019 y no reclamado.
- Colaboración del Aeropuerto de Salamanca colabora en la Gran Recogida de Alimentos organizada por el Banco de Alimentos.
- El Aeropuerto de Fuerteventura se ha unido a la campaña de Navidad de recogida de juguetes y alimentos de Cruz Roja. Una iniciativa que tiene por objetivo hacer posible que todos los niños y niñas de entre 0 y 16 años puedan tener un juguete nuevo, no bélico y no sexista, como regalo de Navidad.

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

(GRI 2-28; 3-3; 413-1)

3.2.1 Creación de valor social

(GRI 203-1; 203-2)

Generación de recursos en la comunidad (Cash flow social)
(GRI 201-1)

Generación de empleo	Mejora de la integración social	Promoción del tejido empresarial local	Valor económico generado y distribuido	Contribución fiscal
9.230 empleados. + de 87.7 millones de puestos de trabajo a nivel mundial generados por el sector del transporte aéreo 23 convenios vigentes: 15 con universidades (públicas y privadas), con 4 centros de estudios, formativos o de negocio y 4 centros de formación profesional, permitiendo que 69 estudiantes de grado y máster y 11 de formación profesional hayan realizado prácticas curriculares o extracurriculares en España durante 2022.[125]	1,53% personas con diversidad funcional en la plantilla. Convocatoria de ayudas a entidades que realicen acciones de inserción laboral y de creación de empleo de personas con discapacidad: 90.000 €/anuales. Colaboración con entidades del tercer sector para la promoción de la integración de personas con necesidades especiales (Confederación Autismo España, CERMI, etc). Servicio PMR en los aeropuertos (casi 1.826.864 personas atendidas en 2022).	Aena Venture: programa de aceleración de ideas financiando e implementando proyectos pilotos financiados. Contratación de proveedores locales (empleo local): • 99,54% en España • 53% en Reino Unido • 100% en Brasil	4.237,5 M€ de valor económico generado (ingresos) (2.393,3 respecto a 2021) 514,6 M€ gastos de personal (459,8 en 2021)	Ha ascendido a 526,5 M€. • 469 M€ en España (89,1 %). • 32,5 M€ de impuestos pagados en Reino Unido (6,2 % sobre el total) • 24,9 en Brasil (4,7%). Impuestos soportados: 455,7 M€.

La actividad de Aena genera un impacto social y económico en los países en los que opera, que puede medirse en términos cuantitativos y cualitativos, jugando un papel clave en términos de cohesión y conexión territorial. Entre ellos:

- La generación de empleos directos e indirectos, derivada de la actividad desarrollada por Aena, el sector de infraestructuras y transporte, o por terceros. Así como de empleo a nivel local. A este respecto, cabe destacar la participación de Aena tanto en España como en Reino Unido en ferias de

[125] De los cuales 30.000 generados por la gestión aeroportuaria.
Fuente: ATAG. Covid-19 analysis fact sheet, ed. Sept. 2021. Ver capítulo "Enlaces de interés."

empleo locales y la labor de difusión de puestos vacantes a través de diversas plataformas.

- El impacto positivo generado a través de una contribución fiscal responsable[126].
- La formación de los futuros profesionales del sector.
- Las acciones de integración social. Por ejemplo, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton apoya la formación de niños y la inserción laboral de jóvenes desempleados, a través de la organización *Prince's Trust*.
- La promoción de iniciativas de innovación social y el apoyo a desarrollo de proyectos piloto.

El Ayuntamiento de Luton reconoce al Aeropuerto de Londres-Luton como uno de los principales empleadores de la zona y difunde en su web las vacantes en el aeropuerto y en sus empresas concesionarias.

- Promoción y ayuda a la recuperación del sector del turismo y del entorno local, desarrollando una contribución social efectiva. A modo de ejemplo, en España se colabora con diversas instituciones para la promoción del turismo, mediante la participación habitual en encuentros específicos (por ejemplo, FITUR) y la firma de acuerdos con organismos públicos. Fruto de los mismos, se han instalado en los aeropuertos oficinas para la promoción, información y atención turística o de productos locales.

Indicadores de impacto social (GRI 201-1)	2021 (Millones de €)	2022 (Millones de €)	Observaciones
A. Valor económico directo generado (ingresos)	2.502,5	4.237,50	
B. Valor económico distribuido	-3.535,6	-3.632,52	
Costes operacionales	-2.748,4	-2.439,23	Total gastos, excepto gastos de personal
Salarios y beneficios de los empleados	-459,8	-514,59	Gastos de personal
Pagos a proveedores de capital	-39,4	-149,00	Resultado financiero y pago de dividendos
Pagos al gobierno (por país)	-285,0	-526,50	Contribución fiscal
Inversiones en la comunidad	-3,0	-3,20	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro
C. Valor económico retenido	-1.033,1	604,98	C=A-B

[126] Consulta apartado "Estrategia fiscal" en el Capítulo 1. Modelo de Negocio.

3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio

(GRI 2-29; 203-1; 203-2)

Aena presta un servicio esencial en términos de movilidad, cohesión y vertebración territorial a nivel local, actuando como catalizador del desarrollo socio-económico de las regiones en las que opera, siendo, a su vez, un actor clave del turismo y el transporte.

- **Fomento de la movilidad sostenible**, mediante el apoyo de alternativas de transporte más sostenibles y de la intermodalidad, que contribuyen a la reducción de los tiempos de desplazamiento y espera, redundando en ahorro energético y reducción de emisiones.

  En España, en colaboración con otros organismos, se sigue avanzando e impulsando infraestructuras que dispongan de accesos rápidos, eficientes y sostenibles y que se integren con otros modos de transporte, especialmente el transporte público, mejorando los accesos, la planificación urbanística y la combinación con otras infraestructuras. En la última década se han reducido, paulatinamente, los accesos a los aeropuertos en vehículo privado, aumentando el uso del transporte público.

  En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se ha inaugurado en la T4 una nueva terminal para autobuses de línea regular y de transporte discrecional. Asimismo, se ha iniciado el proyecto que contempla la conexión de la red de alta velocidad -en ancho estándar- con la Terminal 4 de Barajas.

  En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de la "Estrategia de acceso a la superficie del aeropuerto 2018-2022", que promueve el uso de transporte sostenible, tanto por parte de pasajeros como de los trabajadores.

- **Realización de encuestas periódicas de movilidad en modo aéreo** (EMMA), dirigidas a los pasajeros, para conocer la tipología de usuario, motivo del viaje y modo de acceso al aeropuerto. En 2022 se cuenta también con la participación de los trabajadores de los aeropuertos, con el fin de detectar necesidades específicas y favorecer la movilidad sostenible.

- **Aplicación de criterios de insularidad** en las tarifas aeroportuarias, Islas Canarias y Baleares para favorecer la cohesión territorial y garantizar el acceso a un medio de transporte fundamental para los habitantes de zonas insulares.

- **Establecimiento de nuevas rutas bonificadas y desarrollo de aeropuertos *hub***, para potenciar la conectividad del sector aéreo entre las principales ciudades del mundo.

- **Planes directores y estudios de impacto ambiental[127].** Aena lleva a cabo estudios de impacto ambiental de sus proyectos. Estos estudios, públicamente accesibles, se ponen a disposición de los diferentes grupos de interés para su consulta y opinión, garantizando su participación en la toma de decisiones. De esta manera, Aena prioriza en sus actuaciones el cuidado y las expectativas del entorno y de las comunidades locales, incluyendo análisis específicos sobre el impacto que las infraestructuras y la actividad aeroportuaria tienen en el ámbito ambiental y social y asegurando adecuadamente los cauces de información y participación públicas.

La convivencia sostenible con la sociedad y con el medio ambiente requiere tener presente, en los casos en que sea necesario, la valoración de medidas específicas y las propuestas de regeneración urbana para evitar cualquier tipo de impacto negativo derivado de la ejecución de obras o el desarrollo de nuevos proyectos (a modo de ejemplo, se pueden consultar las resoluciones ambientales de los Planes Directores de medio ambiente[128]).

- **Colaboración con terceros para la mejora del entorno aeroportuario**. En Reino Unido se promueve el desarrollo de proyectos con beneficios directos en el ámbito local[129], llevados a cabo por organizaciones sin ánimo de lucro y grupos comunitarios, contribuyendo al desarrollo sostenible del entorno más cercano y sus comunidades.

- **Promover *SmartCities* & *SmartAirports* en los desarrollos inmobiliarios,** en colaboración con diversos ayuntamientos. El objetivo es generar intercambios de información entre aeropuertos y ciudades, de forma que permita mejorar la experiencia del viajero, potenciar las sinergias a través de sus sistemas de información y así, avanzar hacia *el aeropuerto inteligente* y *la ciudad inteligente* del futuro, promoviendo la acción coordinada del aeropuerto con su entorno -ciudad o ciudades colindantes- y mejorando las actuaciones de desarrollo sostenible. En este sentido, el *Airport City* de Adolfo Suárez Madrid-Bajaras[130] está dando sus primeros pasos y ha finalizado, mediante licitación, el proceso de selección de un socio para la constitución de una sociedad conjunta (una Sociedad Anónima) con Aena, en los términos detallados en la propia licitación, que estará destinada a la actividad logística.

Operaciones con impactos negativos significativos

(GRI 2-6; 413-2)

Las comunidades cercanas a los aeropuertos pueden verse afectada por el ruido producido por las aeronaves, uno de los impactos más significativos de la actividad aeroportuaria, y que afecta principalmente a las zonas limítrofes con las instalaciones. La mitigación de impacto acústico y la limitación de su impacto en las

[127] Los planes directores son documentos de planificación aeroportuaria en los que se define las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto y se describen las actuaciones que deberían ejecutarse para garantizar su adaptación a la demanda prevista en el corto, medio y largo plazo manteniendo, además, un adecuado nivel de servicio a los clientes y usuarios en general.
[128] Ver capítulo "Enlaces de interés."
[129] Ver capítulo "Enlaces de interés."
[130] Ver capítulo "Enlaces de interés."

comunidades locales es un objetivo estratégico, tal y como se refleja en la Estrategia de Sostenibilidad en vigor.

En el capítulo 2 del presente informe se describen los objetivos a corto y medio plazo, los recursos y los mecanismos utilizados y las actuaciones realizadas en el ámbito de los Planes de Aislamiento Acústico (PAA). Asimismo, en el apartado "3. Los riesgos y su gestión" del capítulo "2022: Un año esperanzador" también se abordan los mecanismos desarrollados para minimizar otros potenciales impactos negativos que pueden asociarse a la gestión aeroportuaria.

Promoción y conservación del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

Aena participa activamente en la recuperación y conservación del patrimonio histórico-artístico y arqueológico, relacionado con sus infraestructuras y su entorno.

En el entorno del Aeropuerto de Ibiza España, Aena, desde el año 2017, ha llevado a cabo trabajos de conservación del patrimonio arqueológico, resultando en la protección de más de 100.000 m^2 y la recuperación de más de 200.000 fragmentos históricos[131]. Para ello se han invertido más de 4 millones de euros .

Los trabajos realizados han culminado con la inauguración en el Aeropuerto de Ibiza, en 2022, de la exposición "Ibiza, punto de encuentro desde la antigüedad".

Por su parte, en Brasil, Aena ha puesto en marcha dos iniciativas relacionadas con la promoción del patrimonio histórico. Por un lado, se ha iniciado el proceso de protección y preservación de dos paneles con pinturas del artista Lula Cardoso Ayres, de propiedad estatal y protegidas por el patrimonio histórico de Pernambuco, situadas dentro de la antigua terminal del Aeropuerto de Recife. Por otro, se mantiene una colaboración con la Municipalidad de Recife para la restauración de la Plaza Salgado Filho (Aeropuerto de Recife), diseñada por el arquitecto Burle Marx y considerada patrimonio artístico federal.

Cooperación Internacional

En el año 2022 se han llevado a cabo varias iniciativas de cooperación internacional.

Por un lado, a través de la colaboración con la fundación *Saving the Amazon,* se ha participado en una iniciativa medioambiental de índole social (ver apartado "3.1.1. A social").

Por otro, el Programa de Cooperación Internacional de Aena compuesto de un conjunto de actividades formativas dirigidas a profesionales aeronáutico, procedentes principalmente del sector público de Iberoamérica, enfocado a contribuir a la mejora de la capacitación en materia aeronáutica de los participantes y con ello favorecer el desarrollo de sus países.

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), además de otras instituciones.

De esta forma el programa contribuye también a reforzar la reputación de la industria española en clave de excelencia y a dar a conocer las buenas prácticas de Aena en el exterior.

En el año 2022 se ha seguido dando continuidad a este Programa manteniendo el formato virtual de todas las actividades formativas llevadas a cabo (curso de formación específica y seminarios). De esta manera, se ha contado con la participación de 170 profesionales del sector del transporte aéreo de varios países, para lo que se han destinado más de 52.000 euros (frente a los 212 participantes y los 76.800 euros del año 2021).

En los últimos cinco años, a través del Programa de Cooperación internacional se ha contribuido a la formación de 848 profesionales aeronáuticos, de 21 países distintos. Para ello se han invertido 540.000 €.

[131] Depositados, en la actualidad, en el Museo Arqueológico de Ibiza y Formentera.

3.3 Derechos Humanos

3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos

(GRI 2-23; 2-24; 3-3)

Compromisos de Aena con los convenios fundamentales en materia de derechos humanos

- Carta Internacional de Derechos Humanos
- Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OTI) y los ocho convenios fundamentales que la complementan
- Derechos del Niño y Principios Empresariales
- Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas
- Principios Rectores de Derechos Humanos y Empresas de Naciones Unidas
- Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales
- Leyes y Normas Internacionales y nacionales vigentes en los países en los que opera
- Las constituciones y leyes nacionales que reconocen o aplican los derechos humanos
- Objetivos de desarrollo sostenible
- Política Social de la OIT
- Líneas y Directrices para Empresas Multinacionales

Principales impactos de la actividad de Aena sobre los DDHH	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
Ética e integridad	10

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

Aena formaliza su compromiso con los derechos humanos, al más alto nivel de la Organización, a través de la Política de Derechos Humanos, aprobada por el Consejo de Administración en 2019 y actualizada en 2022.

Esta Política toma como referencia, entre otros, los principios establecidos en la Carta Internacional de Derechos Humanos, el Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Convención de Derecho de los niños, la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, los ocho convenios fundamentales que la complementan, la Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales, las Líneas y Directrices para Empresas Multinacionales las constituciones y leyes nacionales que reconocen o aplican los derechos humanos, así como las constituciones y leyes nacionales que reconocen o aplican los derechos humanos.

En 2022, Aena ha actualizado su Política de Derechos humanos, en línea con los principales marcos de referencia

Con ella, Aena establece los principales compromisos y principios específicos de la Organización en derechos humanos que puedan afectar a sus prácticas laborales, los servicios ofrecidos y en su relación con el entorno y la comunidad. Asimismo, incluye el compromiso de la Compañía en la difusión de la Política a lo largo de su cadena de valor, promoviendo que sus proveedores, contratistas, socios de negocio y otras empresas colaboradoras formalicen su compromiso con los Derechos Humanos y que, en el caso de no disponer de política propia, suscriban la de Aena. Por último, sienta las bases para garantizar su correcto desarrollo, supervisión, control y revisión.

El compromiso de la Organización con los derechos humanos queda también formalizado a través de otras normas y herramientas internas, entre las que destaca el Código de Conducta, la Política de Sostenibilidad, o Modern Slavery Statement en Reino Unido[132].

[132] Las Políticas y las normas internas están disponibles en la web de la Compañía. Ver “Enlaces de Interés” en el apartado “Sobre este informe”.

Principios y compromisos de Aena con los DDHH establecidos en la Política de Derechos Humanos

Empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno	Promover la Igualdad de oportunidades, la diversidad y la no discriminación
No admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna en ninguna de sus formas	Facilitar la libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva
Favorecer el desarrollo de las personas	Remuneración justa e igualitaria
Derecho a descanso y tiempo libre y el derecho a la vida familiar y personal	Proteger la salud y seguridad de las personas, el derecho a la vida y a la libertad
Respecto al derecho de los menores y rechazo al uso de mano de obra infantil	Derecho a la libertad de opinión, de información y de expresión, así como a la privacidad de datos y a la intimidad
Servicio seguro, excelente y de calidad	Relación con los clientes basada en los principios de transparencia, privacidad, confidencialidad, libertad de expresión y no discriminación
Mantener la seguridad y los derechos en las comunidades	Contribuir a la protección del medioambiente y a reducir la huella medioambiental
Contribuir al mantenimiento de la honestidad e integridad, las relaciones éticas y buenas prácticas tributarias, y rechazo a la corrupción y prácticas anticompetitivas	

Otros principios y compromisos de Aena con los Derechos Humanos

La Política de Sostenibilidad incluye entre sus principios el de respetar y promover los derechos humanos fundamentales reconocidos internacionalmente (libertad sindical, derecho de asociación y negociación colectiva, inexistencia de trabajo infantil, eliminación del trabajo forzoso u obligatorio, etc.), declarando la oposición absoluta de la Sociedad contra la esclavitud moderna y la trata de personas, y cualquier otra práctica que pueda suponer una vulneración a la dignidad individual o colectiva.

De forma específica, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de una declaración de rechazo de cualquier forma de esclavitud o trabajo forzoso, una Política ética en los Negocios y 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.

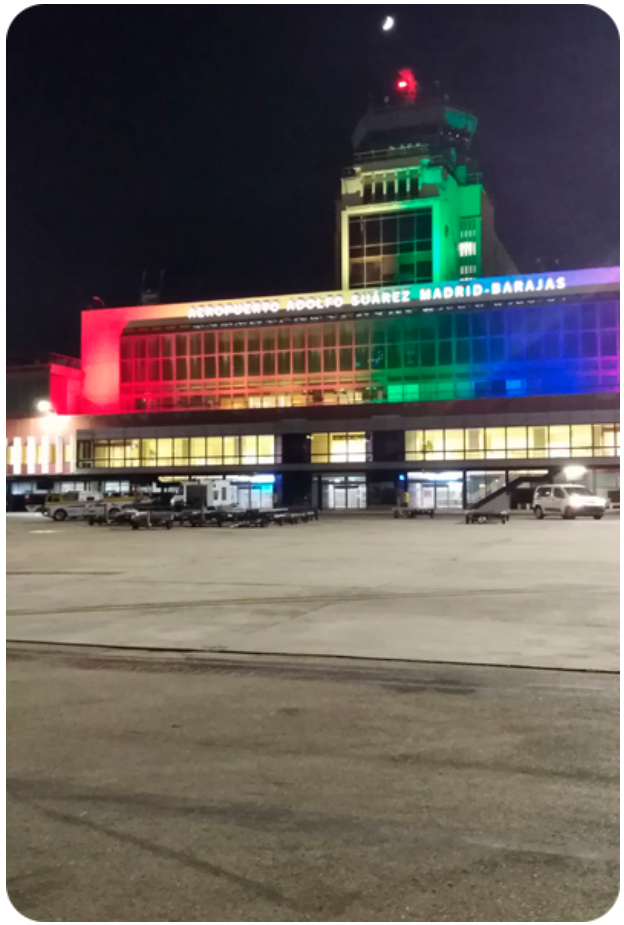
Además, trabaja para renovar la Política de Negocios Éticos, en línea con la expansión de sus operaciones.

La **Política de Derechos Humanos de Aena**, es de aplicación a las sociedades en las que Aena tiene participación mayoritaria.

Tanto en Brasil como en Reino Unido, Aena dispone de un **Código de conducta para proveedores**, que recogen aspectos ambientales y sociales. En España, el cumplimiento de la normativa que resulta de aplicación, garantiza la consideración de estas cuestiones.

Para garantizar su desarrollo efectivo, la línea de acción: "*Relaciones con la comunidad",* incluida en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, establece como prioridad el desarrollo de un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos que permita identificar, prevenir, mitigar y remediar su posibles impactos en la materia, y poner a disposición de los posibles afectados los mecanismos de reclamación adecuados. Durante 2022, Aena ha avanzado en su desarrollo e implementación.

Durante 2022 Aena ha desarrollado un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos



3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos

(GRI 3-3; 2-25)

Durante el ejercicio 2022, la Organización ha desarrollado su propio procedimiento de debida diligencia de derechos humanos, basado en los pilares "proteger, respetar y remediar" de los Principios Rectores de la ONU y alineado con los marcos y estándares de referencia (ver apartado anterior).

Este procedimiento sienta las bases para facilitar la identificación, prevención, mitigación, monitorización y remedición de posibles efectos adversos sobre los derechos humanos y el medio ambiente, relacionados con la actividad de Aena, la de sus sociedades dependiente y sus cadenas de valor.

Para ello, en el marco del mismo, se definen los roles, responsabilidad y actuaciones de las diferentes áreas de la Compañía implicada, la metodología de identificación de posibles riesgos de vulneración, la necesidad de adoptar medidas adecuadas de prevención y/o mitigación, en caso necesario, así como la necesaria disposición de mecanismos de reclamación de posibles vulneraciones.

La Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática tiene entre sus competencias conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social, asegurando que tales políticas identifiquen e incluyan, entre otros los principios, compromisos, objetivos y estrategia en lo relativo al respeto de los derechos humanos

Con lo anterior, Aena viene a reforzar las herramientas ya disponibles en la Compañía que contribuyen, directa e indirectamente, a evitar posibles riesgo de vulneración de derechos humanos o medio ambiente, y desarrolladas en el marco de su sistema de cumplimiento normativo[133], de gestión y control de riesgos, de gestión integrada de calidad y medioambiente y eficiencia energética, de prevención de riesgos laborales, de seguridad de la información, u operacional, entre otros[134].

[133] Entre los mecanismos de control, prevención y seguimiento que contempla el Sistema de Cumplimiento normativo, caben citar:

- 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.

[134] Hay que tener en cuenta sus correspondientes adaptaciones en cada país en el que opera la Compañía.

Aena con los Derechos Humanos

Formalizado el compromiso de Aena con los derechos humanos, la Compañía evalúa y valora la existencia de posibles incumplimientos y busca soluciones para su erradicación

Compromisos

Establecidos en la Política de Derechos Humanos y refrendado por otras normas internas

Debida diligencia

Identificar, prevenir, mitigar y dar respuesta a posibles riesgos en materia de DDHH

Mecanismos de defensa

Canal de denuncias interno y externo

Formación y comunicación

A través de canales internos y externos

Compromisos trasladados a la cadena de valor

Gobierno y áreas implicadas en el procedimiento de debida diligencia de derechos humanos

Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática
Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo
Áreas Corporativas y operativas
Dirección de Auditoría
Dirección de Asuntos Legales y Cumplimiento Normativo
Dirección de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente
Personas trabajadoras de la Compañía

Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación

(GRI 3-3; 407-1; 408-1; 409-1)

El Procedimiento de debida diligencia en derechos humanos recoge la metodología de evaluación de posibles riesgos de vulneración de derechos humanos y medioambiente[135], basándose en el análisis de la probabilidad de ocurrencia y el posible impacto causado, en caso de su materialización.

Para ello, partiendo de la Política de derechos humanos, previo cruce con los marcos y fuentes de referencia, se han identificado posibles riesgos de vulneración asociados a prácticas laborales, los servicios ofrecidos, el impacto en el entorno y la sociedad y la actividad de los proveedores.

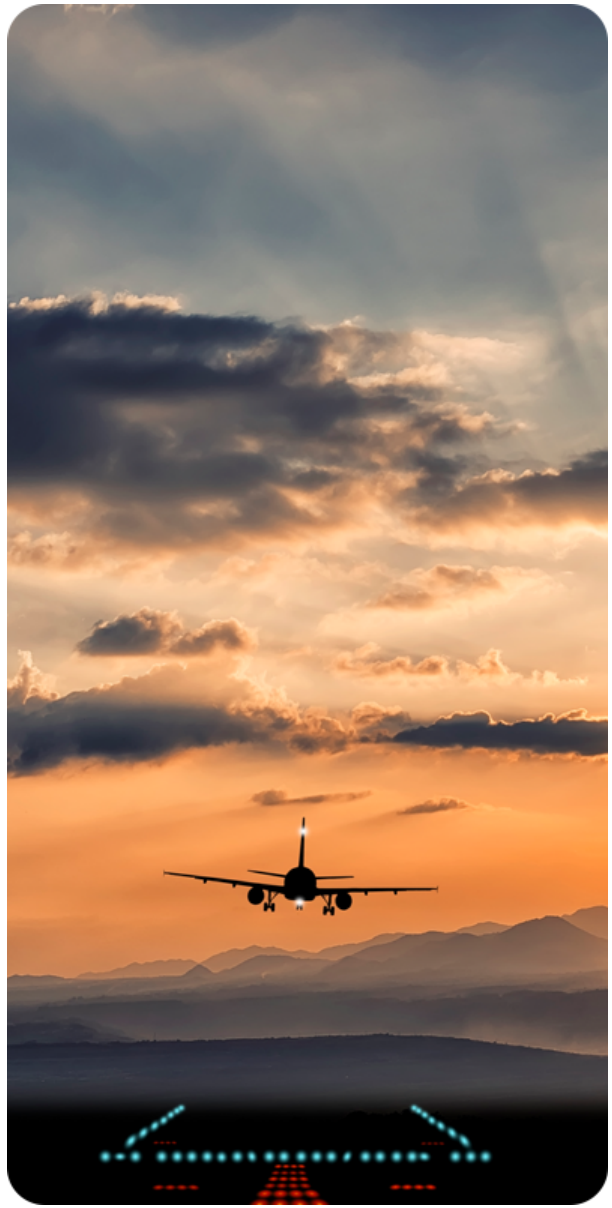
Con ello, y a partir de un análisis de fuentes externas de referencia, e internas[136], se ha podido evaluar:

- Por un lado, la probabilidad, a partir de la probabilidad país, sector y el entorno de control.
- Por otro, el impacto, mediante la evaluación de la escala o magnitud del posible daño causado, el alcance y la remediabilidad.

Valorada la probabilidad y el impacto de cada posible riesgo de vulneración, se ha determinado y analizado el resulta de la evaluación.

Como consecuencia, y a modo de resumen, se considera que el riesgo de posibles vulneraciones de derechos humanos (entre ellas, negociación colectiva, trabajo forzoso o infantil) y medioambiente por parte de Aena y sus proveedores es, en general, bajo como resultado de, entre otros, el establecimiento de los compromisos formales en las correspondientes normativas internas (Código de Conducta, Política de Derechos humanos, etc) y las medidas de prevención y control ya implementadas por la Organización, en las diferentes geografía en las que desarrolla sus actividades (los citados sistemas de gestión, certificados en su mayoría por un tercero, desarrollo de planes, herramientas, procedimientos, etc que aseguran su correcta implementación, entre otros).

No obstante lo anterior, y a fin de reforzar los mecanismos de control y prevención, en Brasil se plantea el posible desarrollo de una serie de medidas de control interno adicionales en 2023, relativas a prácticas laborales principalmente, así como para proveedores. Asimismo, en España, en 2023 se prevé la introducción de una cláusula específica en materia de derechos humanos y sostenibilidad social en los pliegos de contratación, de obligado cumplimiento por parte de los proveedores. Por último, en Reino Unido, se propone reforzar el Código de Conducta de proveedores con aspectos ESG.



[135] El análisis se ha desarrollado a nivel país.
[136] Para ello, se ha contado con la participación de diferentes áreas de la Organización, tanto en España como en Reino Unido y Brasil.

Derechos humanos	Sistemas de gestión y cumplimiento que amparan el compromiso de la organización con la no vulneración	Medidas de control, mitigación, prevención y remediación	Resultados de la evaluación
Prácticas laborales			
Empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de cumplimiento normativo en España, o las correspondientes matrices de riesgos regulatorios y legales de las sociedades dependientes, que garantizan el cumplimiento de la legislación vigente y los estándares internacionales, como los principios de la OIT. Entre ellos: • 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.	Aena garantiza la estabilidad y calidad en el empleo, tal y como se recoge en los Convenios/Acuerdos colectivos, y se materializa a través de actuaciones concretas como el Plan de igualdad, el procedimiento de canal de denuncias y frente al acoso laboral y sexual, registros de la jornadas, envío de comunicados semanales (Brasil) y formación específica en materia de esclavitud moderna (Reino Unido), adaptaciones para favorecer la adecuada participación en las convocatorias de empleo y pruebas de selección de todas las personas, establecimiento de permisos por paternidad/maternidad, órganos y comisiones paritarias y comisiones paritarias/relación con las organizaciones sindicales/elecciones sindicales, etc Asimismo, la compañía rechaza cualquier forma de trabajo forzoso e ilegal, y la discriminación en el trabajo y se compromete con el cumplimiento riguroso de estándares internacionales, como el Pacto Mundial de Naciones Unidas, con el objetivo de favorecer un entorno laboral que respete los derechos humanos.	Probabilidad e impacto bajo
Igualdad de oportunidades, promoción de la diversidad y no discriminación			
No admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna			
Facilitar la libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva		A través de las comisiones paritarias y el mantenimiento estable de las relaciones con las organizaciones sindicales, la realización de reuniones periódicas entre la empresa y las organizaciones sindicales, la Compañía garantiza el derecho de sus trabajadores a la libertad sindical y de asociación, a la negociación colectiva y a la representación sindical para la promoción y defensa de sus intereses económicos y sociales, sin que ello suponga discriminación. Todo ello queda, en España, recogido en el Convenio Colectivo, en el Acuerdo Colectivo en Brasil, y en Reino Unido en el libro del empleado.	

Remuneración justa e igualitaria	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de cumplimiento normativo en España, o las correspondientes matrices de riesgos regulatorios y legales de las sociedades dependientes, que garantizan el cumplimiento de la legislación vigente y los estándares internacionales, como los principios de la OIT. Entre ellos: • 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 modelo retributivo de Aena se basa en los principios de transparencia retributiva, igualdad y no discriminación, tal y como queda recogido en el Convenio Colectivo en España o el Acuerdo Colectivo en Brasil. A tal fin, más allá de las medidas implementadas en el marco del Sistema de Cumplimiento Normativo y los controles financieros oportunos, se desarrollan medidas tendentes al favorecimiento de la igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres en materia de selección y promoción profesional, formación, retribuciones, prevención del acoso por razón de sexo, y de información, comunicación y sensibilización. Asimismo, en Brasil, la dirección de Auditoría Interna supervisa y controla el modelo de retribución. En lo que respecta a Reino Unido, se garantiza la no existencia de discriminación salarial por razones de sexo, ni edad y se reporta anualmente la brecha salarial, de acuerdo a los requerimientos oportunos. En este sentido, se debe avanzar a una reducción paulatina de la brecha salarial, en línea con los resultados de los últimos años. En todos los países en los que opera Aena, se supera con creces el salario mínimo interprofesional	Probabilidad e impacto bajo
Derecho al descanso y tiempo libre y a la vida familiar y personal		La Compañía desarrolla medidas de conciliación de la vida familiar y personal que van más allá de las requeridas a nivel normativo en cada país (permisos retribuidos, flexibilidad horaria, protección víctimas de violencia de género, ayudas al empleado, etc). Asimismo, en España y Brasil se diponen de herramientas para garantizar el correcto registro de la jornada y de horas extras. También en España y en Reino Unido se promueven modelos híbridos de trabajo, disponiendo en el Aeropuerto de Londres-Luton también de una guía sobre trabajo híbrido.	
Rechazo al trabajo infantil		Aena rechaza cualquier forma de trabajo infantil y se compromete con el cumplimiento riguroso de estándares internacionales, como el Pacto Mundial de Naciones Unidas, con el objetivo de favorecer un entorno laboral que respete los derechos humanos. El cumplimiento de este compromiso, recogido por ejemplo en España de forma explícita en el Convenio Colectivo, se concretiza mediante el despliegue de acciones concretas, como la solicitud, entrega y revisión de la documentación garante oportuna en los procesos correspondientes de selección (el límite mínimo de edad establecido es requisito indispensable para participar en las convocatorias). Por su parte, en Reino Unido se refuerza mediante la formación y concienciación del personal.	
Derecho a la libertad de opinión, de información y de expresión, así como a la privacidad de datos y a la intimidad de los trabajadores		Se han implementado un conjunto de herramientas y medidas enfocadas a proteger la privacidad e intimidad de los trabajadores, así como su libertad de opinión, en este caso mediante el establecimiento de diversos canales de comunicación interna claros y transparentes, así como las comisiones correspondientes. Tanto en España, como en Reino Unido y Brasil se desarrollan actuaciones de formación a este respecto.	

Compromisos en relación a los servicios			
Servicio seguro, accesible y de calidad	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de calidad, medioambiente y eficiencia energética, así como del Sistema de Seguridad Operacional, de seguridad aeroportuaria y las medidas de seguridad sanitaria	Entre los objetivos estratégicos de la Compañía figura asegurar la calidad y seguridad de sus servicios, en cumplimiento con los mejores estándares y las expectativas de los usuarios, destacando, entre otros, la mejora de la accesibilidad de los aeropuertos. Para ello, se cuenta con una gran diversidad de mecanismos y herramientas (políticas, procedimientos, normas, etc), así como con indicadores de seguimiento que permiten la identificación de posibles riesgos y oportunidades, su prevención y remediación. Asimismo, se disponen de mecanismos y medios de quejas y reclamaciones y, en su caso, se realizan las correspondientes compensaciones económicas derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial.	Probabilidad e impacto bajo
Relación con los clientes basada en la transparencia, privacidad, confidencialidad, libertad de expresión y no discriminación	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de seguridad de la información	El modelo de cumplimiento en materia de protección de datos y privacidad de la Compañía y los mecanismos establecidos en el marco del Sistema de seguridad de la información, en España, y las correspondientes medidas implantadas en Reino Unido y Brasil, conforman un marco de actuación robusto para garantizar la privacidad y confidencialidad de los usuarios. Adicionalmente, se están realizando actuaciones en diferentes áreas enfocadas a asegurar una comunicación inclusiva, como por ejemplo formación en materia de no discriminación, desarrollo de una Guía para una comunicación inclusiva (en España), etc También se dispone de mecanismos de compensaciones económicas por quejas y reclamaciones.	
Compromisos en relación al entorno y la comunidad			
Respeto a los derechos de las comunidades y las minorías	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de calidad, medioambiente y eficiencia energética, el Sistema de Cumplimiento Normativo y, medidas, planes de acción, objetivos e indicadores de seguimiento a desarrollar en el marco de la Estrategia de Sostenibilidad y Plan de Acción Climática	A partir de los mecanismos implementados en el marco de los Sistemas de gestión correspondientes, certificados de acuerdo a la ISO 14001,9001, EMAS, ACA, 14064, etc (según corresponde), la Compañía garantiza la implementan de procedimientos, mecanismos y herramientas adecuadas para minimizar el impacto ambiental en el entorno. Asimismo, los objetivos contemplados en la Estrategia de Sostenibilidad, *Responsible Bussiness Strategy,* el Plan de Acción Climático, etc aseguran una contribución positiva al entorno, tanto desde el punto de vista social como ambiental. En Brasil, por su posible mayor impacto en la comunidad, se deberán reforzar alguna medidas tanto en materia social como ambiental	Probabilidad e impacto bajo
Huella Medioambiental			
Anticorrupción, competencia desleal, relaciones éticas y buenas prácticas tributarias	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de cumplimiento normativo en España, o las correspondientes matrices de riesgos regulatorios y legales de las sociedades dependientes	El compromiso formal con las prácticas éticas, de buen gobierno y cumplimiento se materializan a través de los correspondientes procedimientos de debida diligencia, que aseguran una correcta identificación y prevención de riesgos, la correcta implantación de medidas de control, prevención y mitigación en la materia, el desarrollo de acciones de formación, comunicación y sensibilización, la investigación de incidentes, reparación y propuestas correctivas	

Compromiso con los Derechos Humanos por parte de los proveedores (prácticas laborales, ambientales y en relación a los servicios)	Código de Conducta de Aena, el Código de Conducta para proveedores y terceros en Reino Unido y Brasil, establecen 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 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. Normas internas de contratación, alineada por ejemplo en el caso de España con la normativa que resulta de aplicación y que incorpora cuestiones ESG a lo largo de todo el proceso de contratación.	Inclusión de cláusulas sociales y ambientales en los pliegos de contratación de obligado cumplimiento en la formalización del contrato y la ejecución de los trabajos (ver Capítulo 4). Asimismo, se incluyen penalizaciones y causas de resolución del contrato en caso de incumplimiento. Asimismo, en España se introduce la prohibición de contratar con Aena en caso de haber sido condenadas mediante sentencia firme por delitos de terrorismo, constitución o integración de una organización o grupo criminal, asociación ilícita, financiación ilegal de los partidos políticos, trata de seres humanos, corrupción en los negocios, tráfico de influencias, cohecho, fraudes, delitos contra la Hacienda Pública y la Seguridad Social, delitos contra los derechos de los trabajadores, prevaricación, malversación, negociaciones prohibidas a los funcionarios, blanqueo de capitales, delitos relativos a la ordenación del territorio y el urbanismo, la protección del patrimonio histórico y el medio ambiente, o a la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de profesión, oficio, industria o comercio. La Estrategia de Sostenibilidad refuerza esta actuación, incluyendo entre sus acciones la inclusión de cláusulas de derechos humanos en los acuerdos con proveedores para garantizar la corresponsabilidad entre Aena y su ecosistema. En Reino Unido se sigue la política de tolerancia cero hacia el tráfico humano y la esclavitud, que el Aeropuerto de Londres-Luton extiende a todas sus relaciones contractuales. Asimismo, en España a través de la Guía de Evaluación Técnica y en Reino Unido se incorporan criterios de evaluación y solvencia técnica ambientales y sociales, basando la elección del proveedor en cuestión en criterios económicos y de calidad (entre los que se incluyen consideraciones ambientales y de sostenibilidad). La documentación asociada a los procesos de licitación cuenta con un sistema de puntuación claro, utilizado como parte de la evaluación de proveedores y de los estándares sociales y ambientales establecidos. En Brasil disponen de herramientas para controlar el proceso de contratación mediante la solicitud de documentación, registro de las horas laborales etc., que contribuyen a mitigar el riesgo de vulneración (ej. trabajo forzoso u obligatorio).	Probabilidad e impacto bajo

Cultura corporativa en Derechos Humanos

Tanto la Política de Derechos Humanos como la Estrategia de Sostenibilidad recogen el compromiso de la Organización con la promoción de la cultura de respeto de los derechos humanos entre sus trabajadores, en todas las zonas en las que opera. Asimismo, incluye el fomento de alianzas con instituciones de referencia en el marco de la promoción de los derechos humanos.

A este respecto, durante 2022 se han puesto en marcha las siguientes acciones específicas de comunicación y sensibilización interna:

- En España, a través de la newsletter interna, se han publicado varias píldoras de sensibilización acerca de los derechos humanos en general y el deber de las empresas para con los mismo.
- En Brasil, durante 2022 se han desarrollado acciones específicas de comunicación y sensibilización interna sobre la importancia del sistema de cumplimiento y el marco normativo de la Organización, que tienen su reflejo en la protección y la prevención de posibles vulneraciones relacionadas con los derechos humanos.
- Por su parte, en Reino Unido, se han impartido acciones formativas a través de su canal habitual, relacionadas con el cumplimiento de la ley en materia de protección de datos, esclavitud moderna, prácticas antisoborno, entre otras.

Asimismo, Aena ha mantenido su colaboración con la Fundación Onuart, institución de referencia en la promoción de los derechos humanos.

En 2022, Aena ha reforzado e incrementado sus acciones de sensibilización en materia de derechos humanos. Asimismo, se ha mantenido la colaboración con la Fundación Onuart para la promoción de los derechos humanos.

Fuera del ecosistema del Grupo, para el desarrollo de los principios de actuación establecidos, Aena colabora con organizaciones no gubernamentales y otras instituciones, buscando contribuir al desarrollo de proyectos con repercusiones sociales y al despliegue de políticas medioambientales teniendo en cuenta el derecho de todos a un medio ambiente limpio

Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos

(GRI 2-26; 406-1; 411-1)

El Canal de Denuncias (o el homólogo en las sociedades dependientes: canal da ética, whiteblower channel, etc) se convierte en la principal herramienta para que los individuos y colectivos potencialmente afectados puedan comunicar o denunciar cualquier asunto relacionado con posibles vulneraciones de los derechos humanos o el medioambiente. Para la gestión de las mismas, se sigue lo establecido en el “Procedimiento de Gestión del Canal de Denuncias de Aena”.

Durante 2022 se han registrado 0 denuncias referidas a incumplimientos en el ámbito de los Derechos humanos (similar al año anterior).

4. Gestión responsable de la cadena de valor (GRI 2-22; 3-3)

Proceso de adquisición y compras sostenible

Evaluación del riesgo

Código de Conducta.

Política de sostenibilidad.

Política contra la corrupción y el fraude.

Política de derechos humanos.

Política de gestión integrada de calidad, medioambiente y eficiencia energética.

Política de Prevención de Riesgos laborales.

Política de Seguridad Operacional.

Inclusión de cuestiones ESG en los procesos de licitación y en la ejecución.

Inclusión de cuestiones ESG en los procesos.

Mejora continua: actuaciones y resultados

1. **Planificación de la adquisición**
2. **Aprobación interna.** Inclusión en los procesos de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales y consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.
3. **Licitación y publicación en el portal de contratación.**
4. **Recepción de ofertas y evaluación.**
5. **Selección del adjudicatario y firma del contrato.**
6. **Suministro del bien o servicio.**
7. **Consideración sistemática de asuntos ambientales y sociales a lo largo de todo el proceso de licitación:**
8. **Pago de la factura**

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

Marco interno y externo

Legislaciones de cada país.

Normativas y códigos internos.

Herramientas de evaluación y mejora.

Cultura ética.

Estrategia de Sostenibilidad de Aena.

Estrategia de negocio responsable del Aeropuerto de Londres-Luton.

99,54% de los proveedores en España son locales, 53% en el Aeropuerto de Londres-Luton y 100% en Aena Brasil

Compromiso con los ODS

8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS

17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

En materia de contratación, Aena está sujeta a las 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:

- 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).
- 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).
- Instrucciones Internas de Contratación, que aplican a la Sociedad Concesionaria del AIRM y ADI.
- Norma Interna de Contratación Comercial de Aena, la cual ha sido actualizada a finales del ejercicio 2022 con el fin de adecuar los criterios a la normativa en vigor, 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.

Si bien Aena no dispone de un código específico de conducta aplicable a proveedores, los pliegos y resto de documentación contractual recoge cláusulas en materia social y medioambiental que los proveedores deben respetar tras su firma.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton está sujeto a las obligaciones relativas al servicio *Find a Tender* que sustituyen las correspondientes a la normativa *Utilities Contracts Regulations 2016* de la Unión Europea debido a la materialización del Brexit. Asimismo, se dispone de normas y procedimientos de contratación propios, aplicables tanto a proveedores (de obras, servicios, suministros, etc.) como a terceros en el ámbito comercial. Cabe mencionar, en este ámbito, el *Contractors Code of Practice* (CCoP), enfocado a garantizar el cumplimiento de estándares en materia de seguridad, medioambiente o salud ocupacional, además de asegurar la adherencia de los mismos al *UK Modern Slavery Act* por parte de los terceros que desarrollan su actividad en las instalaciones aeroportuarias.

En Brasil, los aeropuertos de Aena disponen de la Norma de Contratación local para regular los procedimientos de licitación en las contrataciones de proveedores y espacios comerciales, respetando así los principios y valores de transparencia, concurrencia, eficiencia, legalidad y confidencialidad en el proceso[137]. Asimismo, el Código de Conducta para Terceros, disponible en su software específico, debe ser aceptado por los proveedores para presentar sus propuestas.

Asimismo, tanto en Reino Unido como en Brasil se dispone de una estrategia general de contratación que contribuye al cumplimiento de la regulación aplicable y el alcance de los objetivos definidos.

En Reino Unido, la estrategia del Aeropuerto de Londres-Luton en esta materia tiene como principales prioridades la sostenibilidad, la relación valor-precio, la promoción de la igualdad y la responsabilidad social corporativa y se centra principalmente en la capacitación de la plantilla. A modo de ejemplo, los empleados que desarrollan su labor en el área deben ser miembros del *Chartered Institute of Procurement* (CIPS) o prepararse para ello.

En Brasil, la estrategia de contratación tiene como objetivo cumplir con el contrato de concesión, así como buscar los mejores proveedores y socios comerciales para cubrir las necesidades existentes, incluyendo objetivos ESG sociales, ambientales y de gobierno) en la medida en que estos estén vinculados al cumplimiento de la normativa laboral, medioambiental, fiscal, etc. En concreto:

- Plena conformidad técnica con el alcance solicitado;
- Máxima calidad de los servicios para satisfacer las necesidades.
- Cumplimiento de criterios comerciales (plazo de pago, condiciones de entrega, seguro, etc.);
- Mejor condición económica posible, contribuyendo al resultado empresarial;
- Cumplimiento de todas las obligaciones legales, laborales, civiles y ambientales.

4.1 Criterios aplicables a la contratación en Aena

(GRI 3-3)

De conformidad con la normativa aplicable, 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, asegurando que los contratos se adjudiquen al proponente que presente la mejor oferta.

Los pilares sobre los que Aena sienta las bases de sus relaciones con su cadena de valor son la eficiencia, transparencia, legalidad y el respeto de la normativa externa e interna

En este sentido, las herramientas de las que dispone Aena le permiten trasladar sus compromisos sociales y medioambientales (de obligado cumplimiento desde la adjudicación del contrato al materializarse a través de clausulas relacionadas, hasta la finalización de la relación contractual) a la cadena de valor.

[137] Los aeropuertos de Aena en Brasil no están sujetos a ninguna normativa que regule el proceso de contratación.

4.1.1. Descripción de la cadena de suministro

(GRI 2-6; 2-8; 204-1)

En España, de acuerdo con la normativa que resulta de aplicación, Aena promueve la igualdad de trato, no discriminación, proporcionalidad y concurrencia entre sus proveedores. En Reino Unido, se han desarrollado actuaciones concretas para fomentar especialmente la contratación de proveedores locales, partiendo de los principios anteriormente mencionados y garantizando, en todo caso, la no discriminación y la igualdad de concurrencia en los procesos de contratación. De la misma manera, en Brasil se sigue garantizando el cumplimiento de requisitos legales, financieros, laborales, sociales y medioambientales, entre otros, ligados a la normativa aplicable.

Los tipos de proveedores que componen la cadena de suministro de Aena responden al objeto del expediente y la necesidad asociada. Así, principalmente se diferencian, por un lado, entre obras -actividades relacionadas con construcción, mejora, ampliación y mantenimiento de terminales aeroportuarias, etc-, servicios -consultorías, mantenimiento, etc- y suministros y, por otra parte, comerciales[138]. En cualquier caso, la correcta ejecución de los trabajos encomendados, independientemente de su tipología y de la ubicación geográfica, tiene importantes repercusiones y genera un gran impacto en la actividad de la Compañía.

La contribución económica que la Compañía genera se maximiza en las comunidades que opera, contribuyendo a potenciar el tejido industrial, así como el desarrollo social a través de la creación de empleos indirectos.

La naturaleza de las relaciones empresariales con los proveedores pueden ser de corto, medio o largo plazo, siempre respetando, en cualquier caso, el límite máximo establecido (en España, por ejemplo, cinco años). En Brasil, estas suelen ser, en su mayoría, de entre 2 y 3 años, mientras que en Reino Unido varían principalmente entre 3 y 5 años.

En relación a la ubicación geográfica de los proveedores, esta varía según el país en el que operen las sociedades integrantes del Grupo Aena.

En 2022, el porcentaje de proveedores locales[139] en Aena ha sido 98,70% en España (98,72% en 2021), 25,86% en Reino Unido (11,33% en 2021) y 100% en Brasil (100% en 2021).

Asimismo, la proporción de gasto en proveedores locales de Aena ha sido 99,54% en España, 53% en Reino Unido y 100% en Brasil.

Asimismo, en 2022, se ha contado con 55.433 trabajadores[140] (48.536 en España y 6.897 en Brasil) que no son empleados (es decir, empleados de los proveedores de servicios de Aena que han realizado trabajos en sus instalaciones y, por tanto, han sido controlados por la Compañía).

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.

[138] Una diferenciación más detallada de la tipología de proveedores viene de la mano del *Common Procurement Vocabulary* (CPV), común a nivel europeo.
[139] En España, dada la ubicación de los aeropuertos de la red, prácticamente en todas las regiones del país, a estos efectos se entiende como proveedor local como proveedor nacional. El mismo concepto se aplica en Brasil. Por su parte, en Reino Unido considera proveedor local aquel ubicado a una distancia máxima de 25 millas con respecto al aeropuerto.
[140] Dato no disponible para Reino Unido. Asimismo, dicha información ha sido reportada por primera vez en el ejercicio 2022.

	ESPAÑA		REINO UNIDO		BRASIL (*)	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Proveedores (Nº)	**2.604**	**2.350**	**3.732**	**3.039**	**633**	**1.358**
De los cuales nuevos (Nº)	931	397	53	173	292	-
De los cuales locales (Nº)	911	2.313	423	157	633	1.358
Expedientes gestionados (Nº)	**1.390**	**1.145**	**83**	**607**	**261**	**617**
Importe adjudicado a expedientes (M€)[141]	**1.694,3**	**1.601,16**	**51,7**	**89,66**	**201,78**	**18,43**
Correspondiente a servicios y obras (%)	84,1%	84,74%	98%	-	97,54%	71,2%
Correspondiente a materiales y equipos (%)	15,9%	15,26%	2%	-	2.42%	28,8%
Volumen de contratación centralizada (M€)	1.560,5	1.499,05	51,5	89,66	201,72	18,43
Volumen de contratación descentralizada (M€)	133,8	102,11	0,1	0,24	0,06	0,01
Volumen total de contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial (M€)	38,30	96,16	0,0	-	10,53	3,74
Adjudicación de contratos menores (M€)	**16,2**	**15,40**	**0,1**	**0,24**	**6,0**	**0,01**

*Los datos relativos a la contratación en Brasil en 2021 fueron reportados en reales brasileños que convertidos a euros (tipos de cierre al 31/12/2021 - EURvsBRL= 6,3779) serían:
- Importe adjudicado a expedientes (M€): 31,63
- Volumen de contratación centralizada (M€): 31,62
- Volumen de contratación descentralizada (M€): 0,01
- Volumen total de contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial (M€):1,65
- Adjudicación de contratos menores (M€): 0,9

[141] Tipos de cierre al 31/12/2022 utilizados para cuentas del Balance:
EUR/GBP = 0,88693
EUR/BRL = 5,6386

4.1.2. Principales hitos en contratación en 2022

En 2022, en España se han comenzado a aplicar los criterios establecidos en la *Guía para la evaluación técnica de expedientes de proveedores*, que tiene como objetivo servir de referencia a las diversas unidades proponentes de Aena en la elección de criterios de evaluación técnica de expedientes de cualquier naturaleza. Entre estos criterios de evaluación técnica se incluyen tanto criterios excluyentes como criterios de valoración técnica de ofertas, desde una doble vertiente: fijar un umbral mínimo cuyo incumplimiento suponga la exclusión y, al mismo tiempo, puntuar el grado de cumplimiento de ese criterio por parte de los licitadores.

Además de incluir directrices y parámetros de carácter práctico, con la Guía se busca robustecer la evaluación de proveedores en base a criterios ESG, prestando una atención especial a la inclusión de estos criterios en el proceso, para incorporar en los modelos de expedientes ejemplos de criterios técnicos objetivos.

Todos los expedientes de contratación centralizada se revisan para verificar el cumplimiento de estas condiciones. Además, se ha realizado una primera fase de formación en la metodología de la Guía para todas los empleados (disponible online).

Al margen de lo anterior, y según se ha mencionado anteriormente, en 2022 se ha revisado la Norma Interna de Contratación de Proveedores, que actualiza criterios que se habían establecido en la anterior, ajustándose a la normativa en vigor.

Por su parte, en Reino Unido también se ha trabajado en incrementar la consideración de las cuestiones ESG en los procesos de contratación en 2022, que han aumentado en línea con el crecimiento del número de pasajeros desde la COVID-19. Asimismo, se han reforzado las actuaciones enfocadas a la contratación de proveedores locales, incluyendo todo tipo de empresas, independientemente de su tamaño. Por último, el equipo de Contratación en Reino Unido ha obtenido la acreditación CIPS durante el ejercicio 2022, y se ha recibido un galardón en materia de Diversidad e Inclusión en los Premios CIPS Reino Unido 2022.

En el caso de Brasil, en los aeropuertos de Aena se ha implementado una herramienta para facilitar la comunicación con proveedores. Además, como parte de las obligaciones del contrato de concesión, los aeropuertos, se encuentran en proceso de obras de ampliación, resultando en la puesta en marcha de varios procesos de licitación.

Formación

(GRI 3-3)

En España, para asegurar la implantación y correcto uso de la referenciada Guía y otras herramientas específicas, se ha puesto el foco durante 2022 en el desarrollo de cursos de formación[142] específicos, dirigidos a los elaboradores de pliegos de contratación y usuarios de las mismas, contribuyendo al mismo tiempo a fomentar la adecuada incorporación de los criterios sociales y medioambientales en la cadena de valor y a mejorar el conocimiento en el uso de las aplicaciones. Asimismo, se ha desarrollado un curso de formación general relacionada con aspectos vinculados a la Contratación Pública.

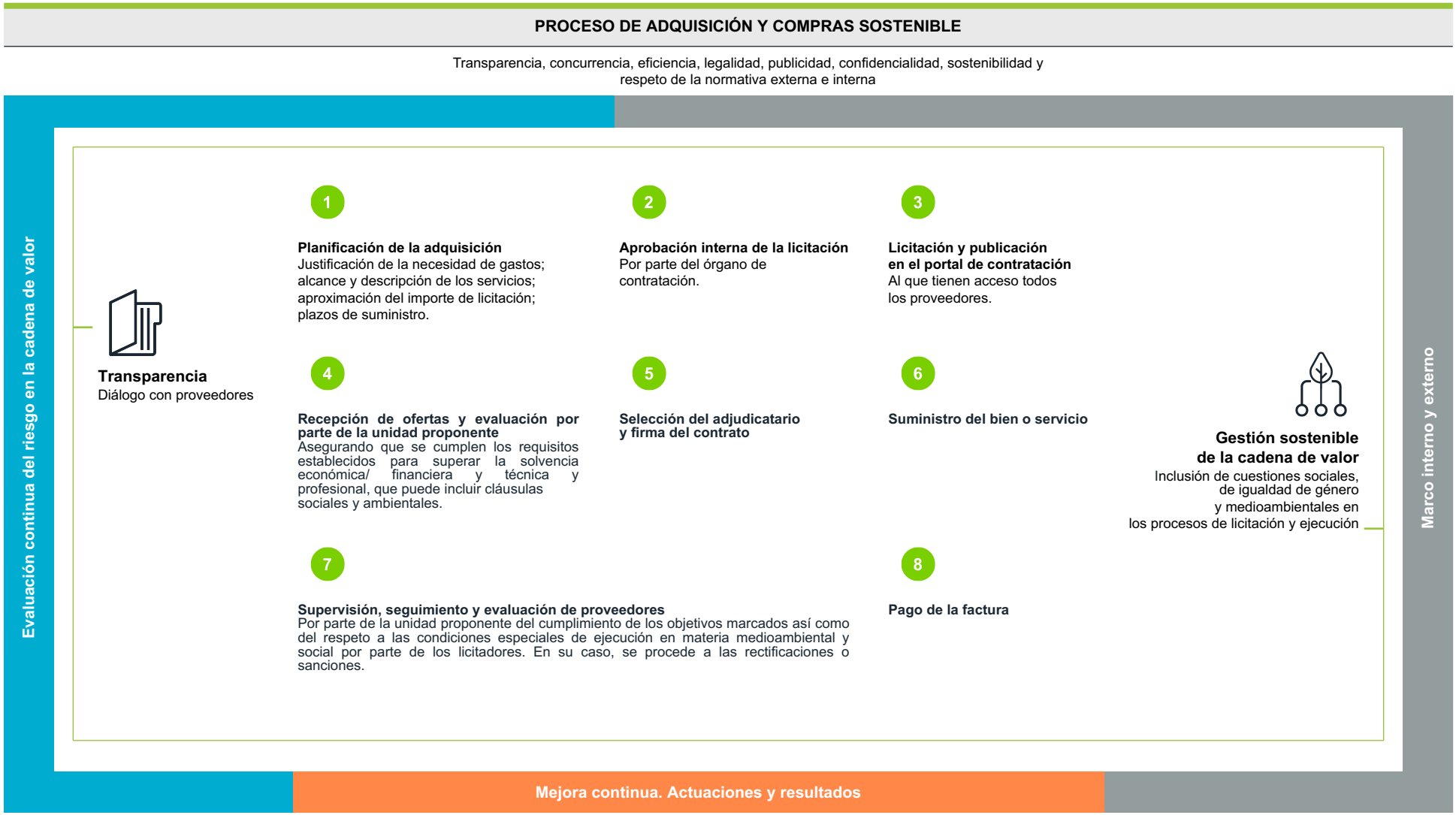
En 2022 se han realizado acciones de sensibilización para toda la plantilla acerca de la aplicación del principio de igualdad, transparencia y libre concurrencia en las diferentes fases del proceso de contratación, en España y Brasil

En Reino Unido se dispone de un plan de formación en materia de contratación, habiéndose realizado 6 durante el año 2022.

[142] En Reino Unido sí se dispone de programas de formación en materia de contratación. Mientras tanto, Brasil no dispone de formación concreta en materia de contratación.

4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor

(GRI 3-3)



4.2.1. Aspectos generales

Transparencia y diálogo[143]

(GRI 2-29)

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, poniendo a disposición de los licitantes los pliegos y demás documentación asociada, tramitando 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 para evitar posibles problemas derivados de la falta de familiaridad con los medios electrónicos.

En España, se dispone de dos l*anding page* específicas, Portal de Contratación y el Portal Aena Empresas, donde se publican los expedientes y contratos menores, pliegos, licitaciones comerciales, adjudicaciones y otra información adicional relativa a las licitaciones[144]. Asimismo, en la Plataforma de Contratación del Sector Público se publican los distintos anuncios de las contrataciones de proveedores. Adicionalmente se dispone de la plataforma electrónica de presentación de ofertas y centro soporte (para la respuesta vía correo electrónico del centro soporte a dudas o problemas técnico-funcional en el proceso de presentación de ofertas por parte de los licitadores). Todo lo anterior se complementa con buzones de correo electrónicos específicos:

- portalcontratacion@aena.es, disponible para obtener información sobre el proceso de participación en las licitaciones de proveedores, y sus homólogos comercial@aena.es o facturacion@aena.es para el caso de contrataciones comerciales.
- PortalClienteSoporteTecnico@aena.es soporte técnico para la resolución de dudas o problemas en caso de problemas técnicos.
- Direcciones de contacto de las unidades responsables de los expedientes.
- En lo que respecta al Aeropuerto de Murcia, dispone de un portal de contratación específico. Y para cualquier consulta relacionada con clientes y facturación, los proveedores pueden dirigirse a rmufacturacion@aena.es

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de su propio portal de licitaciones electrónicas (*In-Tend Procurement Portal*). Tras la contratación del proveedor, también existe la posibilidad de establecer la comunicación con el mismo a través de reuniones on-line o en persona.

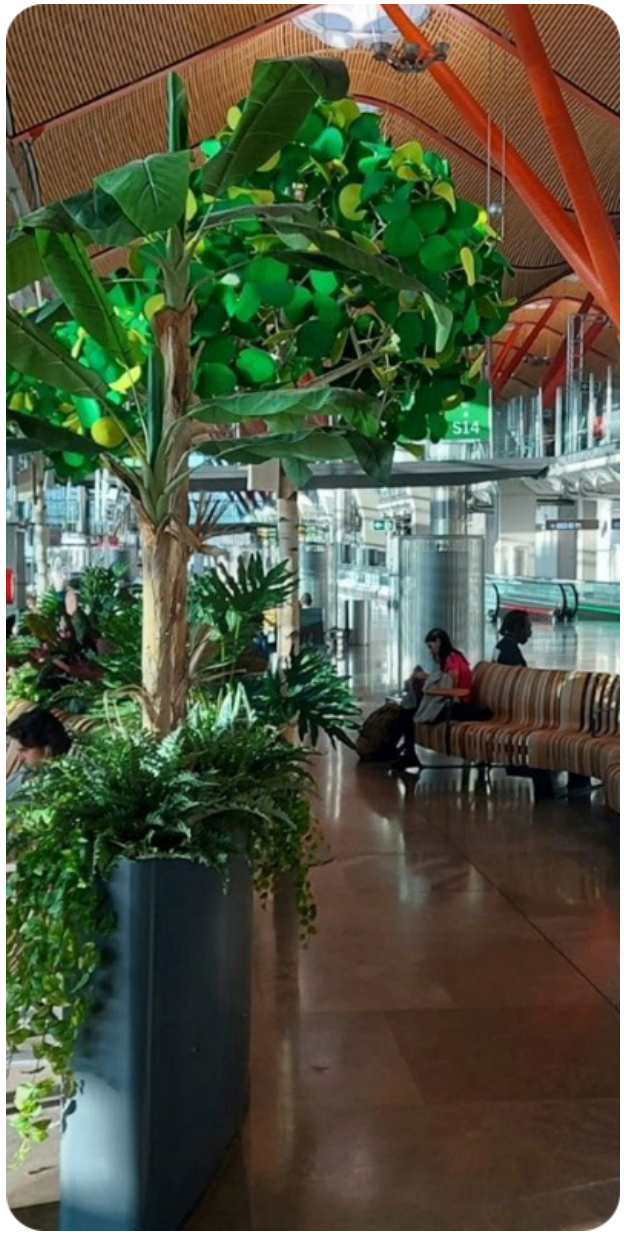
Por su parte, en Brasil, los aeropuertos de Aena ponen a disposición de los proveedores correos electrónicos y sitios en Sharepoint para la resolución de consultas. Desde 2022 se dispone también de la herramienta SAP Ariba, para facilitar la comunicación con los proveedores.

Evaluación continua del riesgo de la cadena de valor

Mediante el modelo de gestión y control de riesgos de la Compañía, se identifican riesgos asociados a la contratación de terceros, asociados al propio proceso de contratación o a la ejecución del contrato[145].

[143] Ver capítulo "Enlaces de interés."
[144] Además, en cumplimiento con la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, acceso a la información pública y Buen Gobierno, la Plataforma de Contratación del Sector Público, publica toda la información relativa a la contratación de proveedores, comerciales, contratos menores adjudicados o datos Estadísticos de contratos adjudicados.
[145] Además, el Aeropuerto dispone de varias herramientas para garantizar el control, la supervisión y mitigación de riesgos asociados a la cadena de valor. Por ejemplo, en España los riesgos del ámbito de la contratación de proveedores están definidos e incorporados en la matriz del Sistema de Control Interno de Información Financiera (SCIIF) de la Dirección de Contratación de Aena, con la periodicidad de ejecución y seguimiento que está establecida en cada uno de ellos. En Reino Unido, los riesgos quedan identificados en el registro de riesgos de contratación. Asimismo, en todos los pliegos se incluyen cuestiones específicas para evaluar posibles riesgos asociados

Principales posibles riesgos asociados a la cadena de suministro	Herramientas para su control, supervisión y mitigación	Principales medidas de mitigación y control adoptadas
Prácticas laborales: Trabajo respetuoso y digno. Igualdad de oportunidades, la diversidad y la no discriminación. Trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna Libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva. Remuneración justa e igualitaria. Salud y seguridad. Mano de obra infantil. Libertad de opinión, de información y de expresión.	**Código de Conducta**	• Inclusión de cuestiones ESG en los procesos de licitación y en la ejecución ◦ Incluye la obligación de actuar dentro de los más exigentes niveles de seguridad, prevención de riesgos laborales y respeto medio ambiental. Especifica el rechazo a cualquier práctica fraudulenta o corrupción. ◦ Incorporan cláusulas específicas de responsabilidad corporativa del proveedor, contratista o arrendatario, desempeño social, ambiental y de gobierno, y respeto de los derechos humanos. ◦ Incluye requisitos específicos, en materia social, medioambiental y de gobierno, exigidos en la ejecución del contrato ◦ Incorporan posibles penalizaciones en caso de incumplimiento, que puede derivar incluso en la resolución contractual. • Cualificación y evaluación de proveedores y clientes. • Antes de iniciar relaciones comerciales vinculantes se requiere que los proveedores y clientes cuenten, en la medida de lo posible, con protocolos y controles anticorrupción y suscriban una cláusula anticorrupción (salvo que por la naturaleza de la relación u otras circunstancias se justifique la unidad proponente considere que no es necesario). • Cláusulas de obligado cumplimiento en los pliegos de contratación sobre prevención de riesgos laborales, protección del medio ambiente, seguridad operacional y aeroportuaria, y demás condiciones y obligaciones laborales y sociales. • Anexo de comprobación de altas en la Seguridad Social. • Definición de prohibiciones e incompatibilidades para contratar con Aena (sanción con carácter firme por infracción grave, falseamiento de competencia, integración laboral y de igualdad de oportunidades y no discriminación de las personas con discapacidad, por infracción muy grave medioambiental, etc). • Certificados de implantación de sistemas de gestión ambiental y de calidad (ISO 14001 e ISO 9001 o similares), garantía de cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo, como criterios de solvencia técnica en algunos pliegos de contratación. • Intercambio de buenas prácticas medioambientales para fomentar la mejora continua de los productos/servicios prestados y contribuir al desarrollo sostenible. • Sistema de evaluación de proveedores: evaluación de programas medioambientales y sociales implementado por los licitadores en el proceso de valoración técnica. • Póliza de responsabilidad civil y seguro de accidentes, estar al corriente de pagos de Seguridad Social, Agencia Tributaria, Registro Civil, etc. • Asunción de la Política de Derechos Humanos de Aena, en caso de no disponer de Política propia, (y, por ende, de los Principios del Pacto Mundial, -iniciativa de la que Aena forma parte y cuya observancia se recoge expresamente en la misma-), así como de todos los compromisos específicos. • Seguimiento del proveedor por parte del director del expediente durante la vigencia del contrato y verificación del cumplimiento de las condiciones especiales de ejecución. • Seguimiento de indicadores en materia de salud y seguridad. • En los aeropuertos de Aena en Brasil, el control y supervisión se realiza mediante auditorías externas (documentación, registro de las horas laborales etc.), contribuyendo a mitigar el riesgo de trabajo forzoso u obligatorio. • Por la naturaleza de su cadena de suministro, el riesgo de producirse casos de trabajo infantil es considerado insignificante. • 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
Servicio seguro, excelente y de calidad.	**Código de conducta para proveedores en Reino Unido y Brasil**	
Principios de transparencia, privacidad, confidencialidad, libertad de expresión y no discriminación con los clientes.	**Política de sostenibilidad**	
Seguridad y los derechos en las comunidades.	**Política contra la corrupción y el fraude**	
Protección del medioambiente y reducción de la huella ambiental.	**Política de derechos humanos**	
Relaciones éticas y buenas prácticas tributarias, y rechazo a la corrupción y prácticas anticompetitivas.	**Política de gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética y salud y seguridad**	
	Política de Seguridad Operacional	
	Política de Seguridad de la información	



Otros riesgos asociados a la cadena de valor:

- Privacidad del personal: en seguimiento de la política establecida a tal fin, y de acuerdo con la legislación vigente[146], Aena informa al personal de empresas colaboradoras acerca del tratamiento de sus datos personales por parte de las empresas del Grupo Aena o los proveedores de servicios de las mismas (para más información, ver el Capítulo 1).
- Protección de la salud y seguridad de los proveedores: la inclusión de cláusulas específicas en pliegos, a través de las cuales el adjudicatario se compromete a cumplir con las obligaciones impuestas derivadas de la ley, y demás reglamentación y normativa aplicable (ver Capítulo 5), sirve para mitigar este riesgo asociado a la cadena de valor.
- Seguridad Operacional y Aeroportuaria: con el objetivo de fijar los requisitos que aplican a terceros para dar cumplimiento al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y a la normativa vigente en materia de Seguridad Aeroportuaria, así como determinar los criterios que rigen las relaciones entre el aeropuerto y los proveedores externos en esta materia (ver Capítulo 6), también se incluye las cláusulas correspondientes a en los pliegos.
- Condiciones laborales: los pliegos de cláusulas administrativas incluyen una serie de cláusulas que garantizan la obligatoriedad de respetar aspectos como el empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno, la igualdad de oportunidades y la no discriminación, la no admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna en ninguna de sus formas, la remuneración justa e igualitaria, entre otras. Asimismo, en caso de incumplimiento por parte de terceros, estos mismos pliegos incluyen penalizaciones.

Asimismo, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se revisan los contratos individualmente para identificar posibles riesgos, que quedan registrados en el *Procurement Risk Register*. Para su mitigación, se incorporan en los pliegos de contratación una serie de criterios, entre ellos relacionados con aspectos ESG. Asimismo, mientras el contrato se encuentre vigente, las áreas de servicio monitorizan y supervisan los posibles riesgos, a efecto de evitar que se materialicen.

Por su parte, en Brasil se realizan análisis de solvencia económica, financiera y laborales de los proveedores, mediante indicadores representativos, para asegurar la correcta ejecución de los trabajos. En concreto, en lo que respecta a la evaluación de aspectos legales/laborales, se realiza una monitorización mensual -especialmente a aquellos proveedores que ejecutan sus trabajos en las instalaciones aeroportuarias-. y mensualmente se requieren comprobantes del correcto cumplimiento del pago de los salarios. En materia ambiental, se ha comenzado a revisar externamente el cumplimiento de los requisitos y obligaciones en esta materia durante el ejercicio 2022.

[146] Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (RGPD) y la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y Garantía de Derechos Digitales.

4.3. El proceso de adquisición y compras

(GRI 3-3)

El compromiso de Aena con la sostenibilidad se traslada a lo largo de su cadena de valor incorporando consideraciones (cualitativas y/o cuantitativas) de índole social, medioambiental y de innovación y desarrollo, a lo largo de todo el proceso de contratación, desde su fase inicial -licitación, en la que se define la necesidad y se procede a la contratación de los servicios-, hasta la fase en la que se ejecuta el contrato.

Proceso de adquisición y compras sostenible							
Cumplimiento con la legislación vigente	**Objeto del contrato**	**Garantía definitiva**	**Solvencia económica y financiera**	**Solvencia técnica o profesional**	**Criterios de exclusión**	**Evaluación técnica**	**Póliza de responsabilidad civil y seguro de accidentes, pagos de Seguridad Social, Agencia Tributaria, Registro Civil, etc**
Actuar con respeto de la normativa vigente en cada una de las jurisdicciones en las que la Compañía desarrolla su actividad.	Para aquellos contratos en los que se puedan incluir innovaciones tecnológicas, sociales o ambientales, se aporta especial consideración.	La obligación de constituir garantía definitiva puede ser eximida al adjudicatario.	Forma de asegurar que el proveedor es capaz de atender los compromisos adquiridos.	Los criterios de obligado cumplimiento se pueden complementar con criterios de solvencia técnica adicionales, en base a lo determinado por parte de la unidad proponente, como el “Certificado de implantación del Sistema de Gestión Ambiental (ISO 14001 o similar)”, el “Certificado de implantación del Sistema de Gestión de Calidad (ISO 9001 o similar)”, o la garantía de cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo.	Fundamentales para la correcta ejecución del contrato.	Mediante criterios de valoración técnica con los que se analizan las ofertas, debiendo ser formulados de manera objetiva, con pleno respeto a los principios de igualdad, no discriminación, transparencia y proporcionalidad, incluyendo también criterios medioambientales y sociales.	Indispensables en ciertas contrataciones que den respuesta adecuada a las circunstancias.

4.3.1 Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación

(GRI 308-1; 414-1)

Determinación del objeto del contrato

El objeto del contrato debe determinarse en base a las necesidades o funcionalidades concretas que se pretenden satisfacer -sin cerrar una solución única-. Por ello, a la hora de elaborar los pliegos se deben tener en cuenta factores innovadores, tecnológicos, sociales o ambientales que mejoren la eficiencia y sostenibilidad de los bienes, obras o servicios que se pretende contratar.

En esta línea, los pliegos se elaboran teniendo en cuenta criterios de accesibilidad o de protección ambiental, entre otros. Destaca por ejemplo, en España, los pliegos para la contratación de servicios de agentes de Handling que incluyen la obligatoriedad de reducir sus emisiones en al menos un 74% a 2030, tomando las emisiones de 2019 como año base, (ver apartado "2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor").

Adicionalmente, en las memorias de inicio de expediente, el director del expediente está obligado a indicar la posibilidad de reserva de contrato a centros especiales de empleo y empresas de Inserción reguladas en la Ley 44/2007, de 13 de diciembre, con el fin de favorecer la integración laboral de trabajadores con discapacidad.

Criterios de solvencia técnica o profesional

La metodología para asegurar que se incorporan y aplican criterios de solvencia técnica de los licitadores que concurren a los procesos de contratación de Aena en España, en función de la naturaleza de cada contrato, queda también establecida en la Guía para la evaluación técnica de expedientes de proveedores. La determinación y aplicación de estos criterios es responsabilidad de la unidad proponente, los cuales varían en base a la naturaleza y tipología del contrato (obra, servicio, suministro o comercial). Una vez incluido como criterio de solvencia, su cumplimiento es de carácter obligatorio para poder optar al contrato.

Para acreditar la solvencia técnica, dentro de los criterios de adjudicación de los pliegos se pueden incorporar criterios cualitativos con consideraciones de tipo medioambiental o social. Por ejemplo:

- **Ámbito medioambiental:** la experiencia o desempeño en este sentido se puede acreditar mediante la solicitud de certificados de gestión a las empresas licitadoras -certificado de implantación del Sistema de Gestión Ambiental o del Sistema de Gestión de Calidad (ISO 14001, ISO 9001 o similar)- 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. Asimismo, tanto en los pliegos de obras como de servicio y suministro se puede solicitar como criterio de solvencia técnica declaración mediante compromiso de los títulos académicos y profesionales del empresario y de los directivos de la empresa exigidos en los pliegos y, en particular, del responsable o responsables de la ejecución del contrato, así como de los técnicos encargados directamente de la misma.

Este tipo de prácticas también se realizan en Reino Unido y Brasil, como parte de sus procesos de selección.

- En el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido los pliegos de contratación incluyen requerimientos de solvencia técnica sociales y ambientales, a acreditar mediantes certificaciones, referencias, etc y sujetos a análisis y evaluación.
- En los aeropuertos de Aena en Brasil el Patrón de Cláusulas Administrativas Particulares ("PCAP") describe los requisitos legales y de solvencia económica a cumplir por los proveedores, determinados por el área solicitante. Entre otros aspectos, se incluyen aquellos relacionados con aspectos ESG. Como consecuencia, estos deberán acreditar su capacidad técnica para participar en el proceso de licitación y consecuente adjudicación. Adicionalmente, se lleva a cabo un proceso de homologación (*background check)* de las prácticas y registros del proveedor, en el que se analizan registros y su desempeño previo (posibles demandas por motivos de corrupción, prácticas de esclavitud, o incumplimiento de obligaciones laborales (materializadas en un número alto de procesos y condenas, etc). Tras ello, se pone en marcha el denominado proceso de movilización, mediante el cual se verifica si los vínculos laborales entre empresario y trabajador son regulares y dan cumplimiento a la legislación vigente.

Evaluación técnica de ofertas[147]

Los criterios ESG son también determinantes cara a evaluar técnicamente las ofertas presentadas.

La aplicabilidad de estos criterios y su ponderación en la puntuación global depende de la necesidad, naturaleza y el tipo de contrato (obra, servicio, suministro, comercial). Es decir, su utilización está ligada a que se consideren aspectos importantes para la ejecución del contrato en cuestión.

En España, con la entrada en vigor de la "*Guía para la evaluación técnica*" durante el ejercicio 2022, se ha fomentado la aplicación de criterios que tienen en cuenta aspectos sociales, de innovación y medioambientales. Estos están alineados con los objetivos estratégicos establecidos en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030:

[147] No aplicable a los aeropuertos de Aena en Brasil, por norma general no se tienen en consideración criterios ESG en la evaluación técnica de las propuestas, salvo en contratos que tengan requisitos específicos al respecto (gestión de residuos, obras, etc.).

- Criterios de carácter medioambiental. La guía incluye cláusulas tipo relacionadas con la descarbonización, gestión sostenible del agua o el uso de recursos. Por ejemplo, la utilización de materiales de construcción / productos / equipos con ecoetiquetas reglamentarias, la reutilización de materiales/productos y/o reciclado de residuos no peligrosos de construcción y demolición en la propia obra o en otras, etc.

  En función del grado de exigencia y cumplimiento de estos requisitos, la puntuación otorgada en la evaluación técnica se ve incrementada. Beneficiando de esta manera a aquellos proveedores que garantizan un mejor desempeño en sostenibilidad.

  Durante 2022, en España, 29 proveedores, que suponen más de un 25% sobre el total adjudicado, han sido evaluados por criterios ambientales y sociales. En Reino Unido han sido filtrados por este tipo de criterios el 100% de los mismos[148].

  A este respecto, a partir de 2023 se establece la obligación de utilizar criterios de sostenibilidad ambiental en el proceso de selección de proveedores, suponiendo al menos el 8% de la puntuación para los de obras, así como al menos el 6% de la puntuación para los de servicios y suministros.

  En lo que respecta a los pliegos de contratación comercial, cabe destacar la nueva licitación de los contratos de arrendamiento de los espacios destinados a tiendas libres de impuestos, que incluye aspectos ESG a efectos de su valoración en la oferta técnica, suponiendo un 10% de la puntuación global.

- Criterios carácter social: se pueden incluir criterios específicos, como disponer de certificado SA 8000 Gestión Responsabilidad Social, Certificado ISO 45.001 Seguridad y Salud en el trabajo, certificado de igualdad de género /retributiva AENOR. Con este tipo de criterios se trata de valorar la disponibilidad de sistemas y metodologías probadas sobre la aplicación de diversos aspectos adicionales a los tradicionalmente utilizados como criterios de solvencia técnica (certificados de sistemas de gestión ambiental y de calidad).

- Criterios relacionados con la innovación. Se tienen en consideración criterios de evaluación técnica como la utilización de tecnología innovadora que haya sido desarrollada por la empresa, acreditada mediante certificado de I+D+i y que sea de aplicación directa a la obra, la disponibilidad del certificado ISO 166.002 Sistema de Gestión I+D+i, entre otros.

De esta forma, la adjudicación de los contratos se lleva a cabo en función de la mejor relación calidad-precio (criterios económicos y cualitativos)[149].

En la misma línea, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también incluye aspectos ESG para la evaluación de ofertas, cuya ponderación puede ser determinante en la elección del proveedor.

En España, la Guía prevé que el 100% de los nuevos proveedores contratados a partir del ejercicio 2023 deberán pasar filtros de selección de acuerdo a criterios ambientales.

Inclusión de cláusulas de desempate

En España, el artículo 147 de la Ley 9/2017 y el artículo 66.11 del RDL 3/2020 prevén cláusulas de desempate en aquellos casos en los que dos o más ofertas han obtenido la misma puntuación (con oferta económica similar). A través de las mencionadas cláusulas de desempate, se favorece a las empresas que garanticen la puesta en marcha de prácticas sostenibles y responsables en su desempeño y gestión habitual. Dichas cláusulas también se incorporan en los pliegos de contratación en Reino Unido.

El nuevo Plan de Igualdad contempla la introducción en los pliegos de la ley 9/2017 y del Real Decreto Ley 3/2020 del siguiente criterio de desempate: mayor porcentaje de mujeres empleadas en la plantilla de cada una de las empresas.

Exención a la constitución de garantía definitiva

En seguimiento de la normativa española en vigor, el Órgano de Contratación de la Compañía tiene la posibilidad en determinados casos de eximir al adjudicatario de la obligación de constituir garantía definitiva. Los suministros de bienes consumibles, cuya entrega y recepción deba efectuarse antes del pago del precio, quedan especialmente afectados, al igual que los contratos dedicados a la prestación de servicios sociales o de inclusión social y laboral de personas pertenecientes a colectivos en riesgo de exclusión social.

4.3.2. Procesos de ejecución del contrato

(GRI 3-3)

Formalización del contrato

La firma del contrato por parte del adjudicatario (contratista o arrendatario) refleja su compromiso con aceptar el contenido de los pliegos en los que se encuentran, entre otras, disposiciones específicas en materia social (prevención de riesgos laborales, seguridad física y operaciones) y de protección del medio ambiente[150]. A esto se une el fomento por parte de Aena de buenas prácticas que, si bien no tienen un carácter contractual, contribuyen a la promoción de la sostenibilidad de los productos y en la prestación de servicios.

El 100% de los adjudicatarios debe cumplir con las cláusulas contenidas en los contratos, estando sujeto a penalizaciones en caso de su incumplimiento. Entre las obligaciones en materia de sostenibilidad asumidas, destacan:

[148] En los aeropuertos de Aena en Brasil en 2022 no se ha seleccionado a ningún proveedor por estos criterios. Si bien, el 100% de los proveedores están sujetos al cumplimiento de cláusulas ambientales o sociales.
[149] La adjudicación de los contratos se realiza en función de la mejor relación calidad-precio (criterios económicos y cualitativos).
[150] Con carácter general, recogen en las cláusulas 39, 40, 41 y 42 de los pliegos de contratación correspondientes a RDL 3/2020 y 42, 43, 44 y 45 de los regidos por Ley 9/2017.

- **Protección del medio ambiente:** cumplir la legislación en materia de medio ambiente, así como las condiciones establecidas en los pliegos en relación, por ejemplo, a la correcta gestión de residuos, almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas, condiciones de utilización de vehículos y maquinaria, emisiones a la atmósfera o vertidos.
- **Obligaciones laborales y sociales:** entre ellas, se establece el compromiso de los contratistas de disponer de porcentajes mínimos de trabajadores fijos en plantilla, empleados con diversidad funcional, cumplimiento de las condiciones salariales de los trabajadores conforme al convenio colectivo sectorial que resulte de aplicación, o el cumplimiento de la legislación en materia laboral.
- **Prevención de riesgos laborales:** cumplimiento de la legislación vigente en materia de prevención[151], dirigida a garantizar que los proveedores aseguren la protección de su salud y seguridad en el desarrollo de obras, suministros y servicios.
- **Seguridad aeroportuaria y operacional[152]:** cumplimiento de toda la legislación vigente en materia de seguridad, así como estricto seguimiento de las órdenes e instrucciones emanadas de la autoridad aeroportuaria encaminadas a garantizar la seguridad de la actividad.

Asimismo, todos los proveedores en Reino Unido deben de cumplir con la normativa local vigente en materia laboral (esclavitud, salario mínimo, igualdad, etc.) y medioambiental. En caso de no cumplirse los criterios ESG indicados en el contrato, el Aeropuerto de Londres-Luton se reserva el derecho a rescindirlo, si bien suele reunirse el área de Servicios (responsable de monitorizar el cumplimiento de contratos) con los proveedores para buscar soluciones y establecer planes de acción correctivos ante cualquier infracción.

A este respecto, en Brasil se exponen las obligaciones y requisitos laborales y medioambientales en los pliegos y/o los documentos contractuales, estableciendo expresamente que cualquier incumplimiento de los mismos por parte del proveedor puede resultar en la suspensión y/o retención de los pagos (tras enviar una notificación formal inicial) hasta que se vuelva a dar cumplimiento a los mismos. Asimismo, todos los proveedores de servicios continuos que dispongan de trabajadores en las instalaciones aeroportuarias deben enviar mensualmente documentación que acredite el cumplimiento de todas las obligaciones laborales, garantizando el pago de todos los impuestos laborales, así como el pago de salarios y beneficios a sus empleados. También es obligatorio que se sometan al proceso de movilización de Seguridad y Salud en el Trabajo, asegurando que los profesionales trabajen con todos los equipos de protección adecuados al tipo de trabajo. Sólo se autoriza el inicio de sus labores cuando se aprueba el proceso de movilización de cada profesional individual. Por último, para algunos tipos de servicios es obligatorio presentar certificados gubernamentales tales como el AFE ("Autorización de Funcionamiento"), emitido por la Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria brasileña para proveedores de gestión de residuos y limpieza en aeropuertos.

Adicionalmente, en lo que respecta a contratación comercial, los pliegos de condiciones particulares incluyen condiciones ESG:

- Requisitos medioambientales relativos a la operatividad y mantenimiento de los espacios.
- La obligación de incluir un Plan de Vigilancia Ambiental debidamente cumplimentado por el arrendatario en el pliego del proyecto.
- Disposición de un Plan de reducción de plásticos de un solo uso o el fomento de la eficiencia energética de las instalaciones, lo cual es considerado en la valoración de la oferta técnica.
- Los pliegos jurídicos, incluyen:
- El compromiso de cumplimiento con la normativa de sanidad, de seguridad aeroportuaria y medioambiental, entre otros, con el uso de plásticos de un solo uso, emisiones, gestión de residuos, vertidos, uso, de maquinaria, etc.
- La obligación de presentar un Programa de Control Ambiental consensuado con Aena, previo al inicio de la actividad, que se detalla la forma en la que se gestionarán y controlarán los potenciales impactos de la actividad en el medio ambiente, identificando la estructura organizativa encargada de la gestión, la planificación de actividades, las responsabilidades, las prácticas, los procedimientos, los procesos y los recursos dedicados a la finalidad de eliminar o reducir los posibles impactos (ver más información en Capítulo 2).
- Seguimiento periódico por parte de Aena del cumplimiento del Programa de Control Ambiental consensuado, o de cualquier otro aspecto de la empresa que pudiera afectar al Sistema de Gestión Integrado (SGI) de la Compañía.

Tanto los pliegos de condiciones particulares como los jurídicos[153], cuentan con medidas disciplinarias y sancionadoras que son aplicadas en caso de detección de incumplimiento de las obligaciones en materia medioambiental, salud pública y epidemias, social o laboral.

Condiciones especiales de ejecución del contrato

Los procesos de licitación que Aena lleva a cabo en España incorporan condiciones especiales de ejecución en materia social, laboral, ética o medioambiental e obligado cumplimiento por parte de los contratistas tanto a la hora de formalizar el contrato como durante toda la

[151] Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales demás reglamentación y normativa, aplicable en el ámbito de esta Prevención.
[152] Ver Capítulo 6: Servicios Seguros y de Calidad.
[153] El Director del Centro de Aena en el que se desarrolle la actividad desempeñada por el arrendatario notificará por escrito a la empresa la infracción cometida y la penalización que llevaría aparejada, concediéndole un plazo de diez días naturales para la presentación de cuantas alegaciones y pruebas estime pertinentes. A la vista de las mismas, el Director del Centro de Aena procederá a la imposición de la penalización a la que hubiere lugar o al archivo de las actuaciones y, en el caso de no ser competente en razón al presente contrato, efectuará propuesta de imposición de la penalización al órgano de Aena que fuera competente para ello.

vigencia del mismo. Estas condiciones quedan indicadas tanto en el anuncio de licitación como en el PCP (pliego de cláusulas particulares), no pueden tener una naturaleza discriminatoria y deben de ser compatibles con el derecho comunitario.

Las condiciones especiales de ejecución incluyen condiciones ESG que el proveedor ha de cumplir obligatoriamente, tanto a la hora de formalizar el contrato como durante la ejecución de los trabajos. Estas se incluyen en el 100% de los expedientes de contratación

Los controles aplicables en relación con el cumplimiento de las condiciones de los contratos públicos quedan establecidos en la normativa de contratación, al igual que incorpora la oportunidad de establecer, en caso de incumplimiento, sanciones económicas que pueden derivar incluso en la rescisión del contrato.

Este mecanismo se enmarca como una de las formas a través de las cuales se garantiza el cumplimiento de los estándares y criterios, tanto ambientales como sociales, incluidos en los pliegos de contratación.

Todas las contrataciones de Aena incluyen cláusulas de carácter ambiental, laboral o social entre las condiciones especiales de ejecución del contrato, que pueden dar lugar a penalizaciones o resolución del contrato en caso de incumplimiento.
La supervisión de la correcta ejecución del expediente, conforme a lo establecido en las condiciones especiales de ejecución, recae sobre la unidad proponente.

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 aborales
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 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.

Seguimiento y evaluación de proveedores

En España, se determinan los mecanismos de seguimiento del cumplimiento de las cláusulas de los contratos a proveedores y arrendatarios en los propios pliegos de contratación, así como las medidas disciplinarias a aplicar en caso de incumplimiento.

En el caso de los pliegos de proveedores, el Director del Expediente se erige como responsable del seguimiento del contrato en ejecución, lo cual implica la vigilancia, supervisión y comprobación de que se cumplen los requisitos (criterios sociales y medioambientales) y niveles de calidad definidos en el pliego de prescripciones técnicas del expediente. Si este fuera el caso, el Director del Expediente genera la correspondiente certificación de conformidad de ejecución, en base a la periodicidad establecida en el contrato.

En concreto, se dispone de un procedimiento de control y seguimiento de empresas, adaptado a la realidad de algunos aeropuertos, donde se disponen de unas instrucciones para garantizar el correcto control y seguimiento del desempeño ambiental de los proveedores. Entre las medidas que incorpora, se incluyen algunas como el deber de conocer la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, eficiencia energética y salud y seguridad por parte de los proveedores, contratistas y arrendatarios y el establecimiento de un Plan de seguimiento, donde se determinan las periodicidades adecuadas a cada empresa en función de los aspectos ambientales que puedan generar las distintas actividades de las empresas, y el grado de adecuación a los requisitos legales vigentes en materia de gestión ambiental en que se encuentre la correspondiente empresa. También recoge cómo se debe proceder en caso de detección de irregularidades y las medidas a aplicar. Así, por ejemplo, si durante la realización de los seguimientos se detectan malas actuaciones reiteradas que sean atribuibles a falta de formación, se solicitará a la empresa la impartición de formación adecuada a su personal. Para garantizar la subsanación de las deficiencias identificadas, el responsable del seguimiento ambiental deberá comprobar en futuros ejercicios de seguimiento si la empresa ha tomado las medidas oportunas para subsanar la situación.

En lo que respecta a los pliegos de contratación comercial, es la Dirección del Aeropuerto, como representante de Aena, la que interpone las penalizaciones establecidas, en su caso. Por parte de la empresa arrendataria, se compromete a acatar cuantas medidas pueda adoptar dicha Dirección del Aeropuerto

en el marco de la seguridad del Aeropuerto y por el servicio público al que el mismo se destina

El desempeño de los proveedores en Reino Unido se supervisa por parte de las áreas de Servicios mediante acuerdos sobre el nivel de servicios prestados o de indicadores clave de rendimiento, estando estas áreas obligadas a informar sobre la calidad de los servicios, suministros u obras ejecutadas por el proveedor tras la finalización del contrato. Cualquier posible incidencia con los proveedores se aborda mediante el establecimiento de reuniones o encuentros.

En Brasil, los aeropuertos de Aena llevan a cabo una supervisión mensual de la ejecución de los trabajos. Para ello, el contratista debe remitir, por vía digital, documentación que evidencie el cumplimiento de las obligaciones incluidas en el contrato, así como certificados de estar al corriente del pago de impuestos. En caso de incumplimiento o si el proveedor no logra un cumplimiento superior al 90% en la demostración del cumplimiento de dichas obligaciones, se podrán aplicar retenciones sobre sus pagos hasta la regularización del envío de la documentación que acredite la regularidad de las mismas obligaciones.

El incumplimiento de las cláusulas ESG puede suponer la anulación del contrato

Impactos negativos en la cadena de suministro

(GRI 2-6; 2-26; 308-2; 407-1; 414-2)

La comunicación de los impactos negativos en la cadena de suministro se llevan a cabo en España a través del Director del Expediente, y en Reino Unido y Brasil mediante el *whistleblower channel* o el Canal da etica respectivamente (ver apartado 1.2.9. “Canal de Denuncias”), si bien en Brasil también se aceptan aquellas tramitadas mediante sus redes sociales, el departamento específico y, en el caso de los impactos ambientales, los comités externos de gestión de ruido de aeronaves y gestión de riesgo de fauna.

Asimismo, en Reino Unido se identifica y monitoriza de forma proactiva los posibles impactos negativos significativos que pueden surgir de los contratos con terceros. Concretamente, se identifican todos los contratos (con especial atención a los relativos a servicios de construcción, ingeniería civil, agua y gas, entre otros muchos) como potenciales de cara a provocar impactos ambientales negativos significativos (entre los cuales destacan el exceso de uso de energía, el uso de energía no renovable o la contaminación).

En el ejercicio 2022 no se han detectado proveedores cuya actividad haya resultado en un impacto ambiental negativo significativo, ni se han tramitado incidentes a través de los diferentes canales que hayan resultado en el acuerdo de mejoras, en la cancelación de pedidos o en la rescisión de contratos con proveedores por impactos ambientales negativos.

Asimismo, tampoco se han detectado proveedores cuya actividad haya resultado en un impacto social negativo significativo (entre los cuales destacan el desempleo así como la falta de oportunidades de formación y desarrollo, quedando mitigados a través de medidas como las cláusulas en los contratos), ni se han tramitado incidentes mediante los diferentes canales que hayan resultado en el acuerdo de mejoras, en la cancelación de pedidos o en la rescisión de contratos con proveedores del Grupo Aena por impactos sociales negativos.

En esta línea, durante el ejercicio 2022, tampoco se han identificado incidentes en relación a los derechos de libertad sindical, negociación colectiva, empleo de mano de obra infantil o trabajo forzado o no consentido en ninguna contratación con proveedores, ni se tiene constancia de haber recibido denuncias por los motivos anteriormente detallados.

Estudio de satisfacción de proveedores y clientes

El procedimiento de evaluación de la satisfacción del cliente de Aena en España describe la sistemática seguida en las unidades/centros de la Compañía e incluye un análisis del grado de satisfacción de arrendatarios y contratistas. La principal herramienta empleada para llevar a cabo este análisis consiste en la realización de encuestas, tras cuya valoración, se determinan e implementan las correspondientes acciones de mejora.

También se dispone de otras herramientas y canales para conocer las necesidades y expectativas de:

- **Proveedores**: reuniones con contratistas, grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio, reuniones, comités de usuarios, seguimiento y gestión de RQS, indicadores DORA, etc. Desde de estos canales se han podido detectar, entre otras expectativas, la necesidad de mejorar los requisitos contractuales, incluyendo objetivos claros, alcanzables y estables; mejora de la transparencia; fomento de la igualdad de trato; agilidad en las tramitaciones.
- **Socios prestadores de servicios a clientes de Aena y otros arrendatarios**: grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio; análisis de resultados del servicio prestado (atributos comerciales de las encuestas ASQ y seguimiento de gestión de RQS); encuestas Salas VIP, parking y servicios comerciales; reuniones con arrendatarios; reuniones con agentes handling. Entre las expectativas identificadas se pueden citar la puesta en marcha de normas de actuación o requisitos asumibles o la estabilidad.

5. Cuestiones sociales y relativas al personal (GRI 2-22; 3-3)

Prioridades	Salud y bienestar	Empleo estable y de calidad	Organización del tiempo de trabajo y la desconexión
Estabilidad laboral y desarrollo profesional. Condiciones laborales y modelo retributivo justo. Conciliación laboral/personal y motivación. Diversidad e inclusión. Atracción y retención de talento. Formación y capacitación continua. Comunicación bidireccional y continuada. Bienestar laboral integral y flexibilidad. Salud y seguridad. Nuevas tecnologías y herramientas colaborativas. Igualdad y sostenibilidad.	Modelo de salud y seguridad en el trabajo, promovido al más alto nivel de la Organización. Enfoque proactivo para mantener los más altos niveles de seguridad y minimizar la exposición al riesgo. Objetivos en materia de salud y seguridad. Reducción en el número de accidentes. Medidas de conciliación y fomento de la salud y el bienestar para el 100% de los empleados.	Aena apuesta por la empleabilidad y el desarrollo profesional: **9.230** empleados. **926** nuevas incorporaciones. **91,4%** fijos. **95,5%** realiza su trabajo a jornada completa.	Política de teletrabajo. Política de desconexión digital.

Promoción de la Diversidad e inclusión	Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos	Sistema retributivo
Diversidad de género Las mujeres representan: **37,21%** de la plantilla. **y el 40%** Consejo de Administración. **II Plan de igualdad** **Diversidad generacional** Impulso de la formación y el empleo de la formación entre los más jóvenes a través de la participación en ferias de empleo, convenios con universidades, etc.	**Estrategia de Employer branding.** Estrategia de negocio responsable del Aeropuerto de Londres-Luton. Promoción del empleo en el entorno local. **Programas de desarrollo** Programa “Mentoring: líderes desarrollando líderes”. Programa “Mentoring recíproco”. Programa Coaching. Programa transformación digital y cultural. **El 100% de la plantilla de España participa en el sistema de Gestión del Desempeño**	Promueve un trato igualitario para los empleados, no instaurando diferencias por razón de género ni personales de cualquier otro tipo. **2,2% brecha salarial en 2022 (España)** 3.163.757,05 € de inversión en programas de formación. 99,8% empleados han recibido formación. 56 horas de formación al año por empleada y 74 horas de formación al año por empleado.

Compromiso con los ODS

3 SALUD Y BIENESTAR
4 EDUCACIÓN DE CALIDAD
5 IGUALDAD DE GÉNERO
8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO
13 ACCIÓN POR EL CLIMA
16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS
17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

Introducción

(GRI 2-23; 3-3)

La gestión de personas es pilar primordial para Aena[154]. Se trata de un habilitador clave para hacer que los aeropuertos de la red sean los más seguros, eficientes, sostenibles y acogedores del mundo, catalizadores de la economía y el turismo y generadores de valor para todos los grupos de interés, al mismo tiempo que se da respuesta a las necesidades de un entorno laboral cada vez más cambiante y exigente.

En esta línea, en España, el Plan Estratégico 2022-2026 recoge las principales líneas de acción en materia de recursos humanos:

- Cambio cultural y organizacional: evolución hacia una cultura más sostenible y una organización más ágil y colaborativa a través de la tecnología y nuevas formas de trabajo.
- Desarrollo de capacidades: fomento de la empleabilidad y el desarrollo profesional a través de programas formativos específicos.
- Diversidad e inclusión: firme compromiso con la igualdad de oportunidades y la no discriminación; plasmado en el II Plan de Igualdad de Aena.
- Imagen pública: programa ambicioso de E*mployer Branding*.

En Reino Unido, destaca el compromiso local con proporcionar un entorno de trabajo profesional y de alta calidad para ayudar a los empleados a alcanzar todo su potencial. También cabe resaltar las metas fijadas en este ámbito, pudiéndose agrupar en las siguientes categorías[155]:

- Facilitación del talento.
- Diversidad e inclusión.
- Bienestar.
- Salario justo.
- Compromiso interno.
- Consecución de los objetivos propuestos.

Por su parte, en Brasil, las prioridades estratégicas están relacionadas con la retención y captación de personal mediante la realización de acciones de motivación que involucran a los empleados y fomentan el sentido de pertenencia, fortaleciendo la marca de Aena en Brasil (campaña “Soy Aena Brasil”).

Riesgos en materia de gestión de personal

(GRI 3-3)

Si bien, en España, existen determinadas restricciones a la contratación de personal y al desarrollo de talento (dada la condición de Aena como empresa pública estatal), estas quedan reflejadas en el mapa de riesgos de la Compañía. En esta línea, en el Reino Unido y Brasil, aunque los aeropuertos no están sujetos a estas limitaciones, el principal riesgo al respecto está también relacionado con la captación y retención de talento, así como la consolidación de la cultura corporativa de forma específica en Brasil.

El seguimiento de *Key Risk Indicators* (KRI), relacionados con los riesgos anteriormente mencionados, permiten su evaluación anual, no habiéndose materializado ningún impacto significativo en este ámbito durante el último ejercicio. En cualquier caso, y consciente de la problemática que ello pueda suponer, Aena avanza en la implementación de medidas y objetivos para mitigar los riesgos identificados (como bien refleja en su Plan Estratégico y en la Estrategia de Sostenibilidad). A modo de ejemplo, en lo que respecta a los planes de acción, caben destacar el Plan de Sucesiones, la participación en Estudios Retributivos y los Programas de Detección de Potencial y *Employer Branding.* Estos últimos están enfocados a promover la identificación, reclutamiento y desarrollo del mejor talento así como a dotar a sus empleados de las herramientas y los conocimientos necesarios para adaptarse a este entorno cambiante.

[154] En España, la responsabilidad en materia de gestión del personal y la promoción de un entorno laboral de calidad, recae en última instancia sobre la Dirección de Organización y Recursos Humanos. En Reino Unido, esta responsabilidad se encomienda al departamento de Recursos Humanos local. Por último, en Brasil se asigna esta responsabilidad a la Dirección de Recursos Humanos local.
[155] La estrategia de gestión de personas queda especificada en la People Guide.

Normativa

Prioridades

España:

- Estabilidad laboral y desarrollo profesional.
- Condiciones laborales y modelo retributivo justo.
- Conciliación laboral/personal y motivación.
- Diversidad e inclusión.
- Atracción y retención de talento.
- Formación y capacitación continua.
- Comunicación bidireccional y continuada.
- Bienestar laboral integral y flexibilidad.
- Salud y seguridad.
- Nuevas tecnologías y herramientas colaborativas.
- Igualdad y sostenibilidad.

Reino Unido:

- Facilitación del talento.
- Diversidad e inclusión.
- Bienestar.
- Salario justo.
- Compromiso interno.
- Rendimiento con respecto a los objetivos.

Brasil:

- Retención y captación.
- Fomento del sentimiento de pertenencia.

Políticas y otras herramientas

España, Reino Unido y Brasil:

- Política de sostenibilidad.
- Política de derechos humanos.
- Política de relación con grupos de interés.
- Código de Conducta.
- Política de Calidad, medioambiente, eficiencia energética y salud y seguridad.
- Política de selección de candidatos a consejeros.

España

- Política de Formación.
- Política de Comprobación de la Competencia.
- Política de Viajes.
- Política de vehículos de representación y directivos y gasto en combustible.
- Política de Viviendas (de directivos).
- Política de compensación y beneficios del personal expatriado.
- Bases del Sistema de Gestión del Desempeño.
- Código de buenas prácticas: Externalización de servicios.
- Política reguladora del Teletrabajo.
- Política reguladora de la Desconexión digital.

Reino Unido

- Procedimiento disciplinario.
- Procedimiento de quejas.
- Política de Redes Sociales.
- Política de Renuncia y Terminación.
- Política de Jubilación.
- Política de licencias por estudios y patrocinio.
- Política de Trabajo Flexible.
- Política de Igualdad de Oportunidades.
- Política de Reclutamiento.
- Política de denuncia de irregularidades.
- Política de Maternidad y Paternidad.
- Política de Formación y Desarrollo.
- Procedimiento de Gestión del Desempeño.
- Guía de licencia parental no remunerada.

Estrategia de Sostenibilidad: gestión de personas

Planes de actuación

España:

- II Plan de Igualdad.
- Programa de Gestión de Potencial y Planes de carrera
- Estrategia “Employer Branding”.
- Formación y desarrollo de capacidades: actualización y motivación.
- Diálogo y negociación: nuevo Convenio Colectivo.
- Transformación digital y cultural.
- Salud y seguridad.
- Programas de Mentoring y Coaching.
- Plan de Pensiones de Empleo sostenibles.
- Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.
- Programa de Retribución flexible.
- Plan de cambio cultural.
- Acciones de formación y/o sensibilización relacionadas con la reducción de la huella de carbono, legislación ambiental y eficiencia energética.

Reino Unido

- Estrategia de Talento.
- Programa "Get into Airports"
- Eventos para la atracción del talento.
- Estrategia de inclusión.
- Estrategia de bienestar.
- Formación en materia de salud mental.
- Comunicación interna de los objetivos y valores internos.

Brasil:

- Acciones de motivación.

Objetivos

España:

- 45% mínimo Directoras en Servicios Centrales (2026).
- 25% mínimo de Directoras en aeropuertos (2026).
- Mantener o superar el 40% de mujeres en el Consejo de Administración en 2023 y años sucesivos.
- Primeros pasos: creación Campus Aena (centro de formación propio).
- 7,71 índice de incidencia de siniestralidad en 2023.

Reino Unido:

- En asociación con *Prince's Trust*, ofrecer al menos dos programas '*Get into Airports*', cada uno con 15 personas o más, asegurando un resultado positivo mayor del 75%.
- Completar diez eventos profesionales y laborales para escuelas en los barrios más desfavorecidos, incluidos eventos en el aeropuerto y en las escuelas.
- 60% del personal siente que tiene voz sobre lo que sucede en el aeropuerto.
- Aumentar la visibilidad y el perfil del equipo ejecutivo con al menos el 80% del personal conociendo a los miembros del equipo.
- Apoyar y permitir que los gerentes se conviertan en mejores comunicadores con al menos un 60 % comunicándose con sus equipos "regularmente" o "muy regularmente."

5.1. Empleo estable y de calidad[156]

(GRI 3-3)

5.1.1. Principales datos de plantilla

A cierre del ejercicio 2022, la plantilla de Aena asciende a 9.230 personas[157], 419 más que el año anterior, de las cuales el 37,2% son mujeres.

El 88,8% de la plantilla se encuentra ubicada en España (89,6% en 2021). Asimismo, los empleados del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, suponen un 7,4% de la plantilla (7,1% en 2021) y los de los aeropuertos de Aena en Brasil un 3,8% (3,3% en 2021).

Asimismo:

- 91,4% son fijos (92,6% en 2021).
- 8,6% temporal (7,4% en 2021).
- 95,5% realiza su trabajo a jornada completa (96% en 2021).

Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo por sexo y región (a 31 de diciembre)* **(GRI 2-7)**

	2021									2022								
	Plantilla total	Fijo				Temporal				Plantilla total	Fijo				Temporal			
		Jornada parcial		Jornada completa		Jornada parcial		Jornada completa			Jornada parcial		Jornada completa		Jornada parcial		Jornada completa	
		F	M	F	M	F	M	F	M		F	M	F	M	F	M	F	M
España	7.892	125	70	2.506	4.545	44	15	211	376	8.196	152	103	2.567	4.617	40	19	278	420
Reino Unido*	628	63	37	177	351	0	0	0	0	685	58	31	216	380	0	0	0	0
Brasil[158]	291	0	0	96	192	0	0	1	2	349	0	0	103	208	10	5	11	12
Total	**8.811**	**188**	**107**	**2.779**	**5.088**	**44**	**15**	**212**	**378**	**9.230**	**210**	**134**	**2.886**	**5.205**	**50**	**24**	**289**	**432**

*De los 89 empleados fijos a jornada parcial en Reino Unido, 13 tiene modalidad de contrato “No garantizado”, de los cuales 6 son mujeres y 7 son hombres.

[156] Todos los datos presentados corresponden a cierre de ejercicio, 31 de diciembre de 2022, 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.
[157] Dato contabilizado en términos de plantilla de personal (headcount).
[158] Las fluctuaciones en el número de empleados a cierre de ejercicio respecto al ejercicio anterior se debieron en España a la recuperación de la actividad tras la pandemia y la eliminación de las restricciones vigentes durante la misma.

Número total y distribución de empleados por sexo, edad, región y clasificación profesional (a 31 de diciembre) (GRI 2-7)

2022

	España						Reino Unido						Brasil						TOTAL (sexo – edad)						TOTAL (por sexo)	
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años			
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
Alta Dirección	0	0	1	1	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	4	6	5
Directivos y Titulados	0	0	383	476	560	674	1	1	29	47	19	34	0	0	7	13	3	9	1	1	419	536	582	717	1.002	1.254
Coordinadores	0	0	50	143	325	736	0	0	12	2	5	2	0	0	15	37	0	5	0	0	77	182	330	743	407	925
Técnicos	0	15	404	1.082	1.056	1.818	0	2	5	28	0	30	3	3	15	83	0	5	3	20	424	1.193	1.056	1.853	1.483	3.066
Personal de apoyo	0	0	87	60	166	150	16	10	113	167	74	88	12	6	64	56	5	8	28	16	264	283	245	246	537	545
Total	**0**	**15**	**925**	**1.762**	**2.112**	**3.382**	**17**	**13**	**159**	**244**	**98**	**154**	**15**	**9**	**101**	**189**	**8**	**27**	**32**	**37**	**1.185**	**2.195**	**2.218**	**3.563**	**3.435**	**5.795**

2021

	España						Reino Unido						Brasil						TOTAL (sexo – edad)						TOTAL (por sexo)	
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años			
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
Alta Dirección	0	0	1	1	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	4	6	5	7
Directivos y Titulados	0	0	375	457	507	628	0	0	11	24	7	19	0	0	7	12	2	6	0	0	393	493	516	653	909	1.146
Coordinadores	0	0	62	146	305	698	0	0	6	14	9	16	0	0	12	32	0	1	0	0	80	192	314	715	394	907
Técnicos	0	1	403	1.122	992	1.739	0	1	2	34	3	26	1	0	20	84	0	4	1	2	425	1.240	995	1.769	1.421	3.011
Personal de apoyo	0	0	92	72	145	136	10	3	121	157	71	94	3	1	52	46	0	8	13	4	265	275	216	238	494	517
Total	**—**	**1**	**933**	**1.798**	**1.953**	**3.207**	**10**	**4**	**140**	**229**	**90**	**155**	**4**	**1**	**91**	**174**	**2**	**19**	**14**	**6**	**1.164**	**2.201**	**2.045**	**3.381**	**3.223**	**5.588**

Promedio anual de contratos según su tipología* por sexo, edad, y clasificación profesional (consolidado) (GRI 2-7)

	2021						2022					
	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	5.158	100	316	15	5.474	115	5.233	96	357	21	5.590	117
Femenino	2.783	187	165	38	2.948	225	2.880	187	244	43	3.124	230
Total por sexo	**7.941**	**287**	**481**	**53**	**8.422**	**340**	**8.113**	**283**	**601**	**64**	**8.714**	**347**
Alta dirección	12	0	0	0	12	0	12	0	0	0	12	0
Otros directivos y titulados	1.948	25	37	0	1.985	25	2.105	29	46	0	2.151	29
Coordinadores	1.246	19	2	0	1.248	19	1.277	26	9	0	1.286	26
Técnicos	3.883	111	391	41	4.274	152	3.865	116	470	44	4.335	160
Personal de Apoyo	852	132	51	12	903	144	854	112	76	20	930	132
Total por categoría profesional	**7.941**	**287**	**481**	**53**	**8.422**	**340**	**8.113**	**283**	**601**	**64**	**8.714**	**347**
Mayores de 45 años	4.898	147	182	22	5.080	169	5.217	150	247	26	5.464	176
25 a 45 años	3.021	132	299	31	3.320	163	2.867	129	346	29	3.213	158
Menores de 25 años	22	8	0	0	22	8	29	4	8	9	37	13
Total por edad	**7.941**	**287**	**481**	**53**	**8.422**	**340**	**8.113**	**283**	**601**	**64**	**8.714**	**347**

(*) Nota: datos agregados de la plantilla total consolidada.

Contrataciones

(GRI 401-1)

En 2022 se contrataron 370 mujeres y 556 hombres, en total 926 personas (489 en 2021 y 549 en 2020). En relación a la distribución de las contrataciones por clasificación profesional y edad, el 51% se concentran en puestos de técnicos (54% en 2021). En lo que respecta al porcentaje de vacantes cubiertas por empleados a nivel interno, este ascendió al 38,4% (37,4% en 2021).

Contrataciones por sexo, edad, categoría profesional y región

2022

	ESPAÑA						REINO UNIDO						BRASIL						TOTAL					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Directivos y Titulados	0	0	75	60	19	18	1	1	11	12	4	2	0	0	2	1	2	0	1	1	88	73	25	20
Coordinadores	0	0	1	0	1	4	0	0	0	2	0	2	0	0	7	2	1	0	0	0	8	4	2	6
Técnicos	15	0	222	71	62	62	2	0	9	1	4	0	3	2	16	3	0	0	20	2	247	75	66	62
Personal de apoyo	0	0	10	12	13	26	8	10	30	31	9	8	5	11	22	23	2	5	**13**	**21**	**62**	**66**	**24**	**39**
Total	**15**	**0**	**308**	**143**	**95**	**111**	**11**	**11**	**50**	**46**	**17**	**12**	**8**	**13**	**47**	**29**	**5**	**5**	**34**	**24**	**405**	**218**	**117**	**128**

2021

	ESPAÑA						REINO UNIDO						BRASIL						TOTAL					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Directivos y Titulados	0	0	35	55	13	35	0	4	0	0	1	4	0	0	3	1	0	0	0	4	38	56	14	22
Coordinadores	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	1	3	4	2
Técnicos	0	1	49	107	39	49	0	0	0	0	0	1	1	0	7	6	1	0	1	1	56	113	40	57
Personal de apoyo	0	0	11	7	12	11	4	2	0	0	3	0	1	1	20	8	0	0	5	3	31	15	15	8
Total	**0**	**1**	**95**	**170**	**67**	**95**	**4**	**6**	**0**	**0**	**4**	**5**	**2**	**1**	**31**	**17**	**2**	**0**	**6**	**8**	**126**	**187**	**73**	**89**

Oportunidades de movilidad interna

Aena promueve de forma periódica procesos de provisión interna que posibilitan la promoción profesional de los empleados y su desarrollo de carrera dentro de la Compañía.

En España, los procesos de provisión interna vienen regulados en el Convenio Colectivo[159] y su control, calidad y homogeneidad, así como el aseguramiento del cumplimiento de la legislación laboral y los principios de igualdad de oportunidades, mérito, capacidad y publicidad recae sobre la comisión correspondiente[160].

El acceso a estas oportunidades es puesto a disposición de todos los empleados mediante el envío de comunicaciones vía email por parte de la Compañía. Asimismo, a través de un apartado específico en la intranet corporativa se tiene acceso a las convocatorias de provisión internas existentes en cada momento, el número y características de las plazas vacantes, así como todos los requisitos y cuestiones relativas a cada proceso.

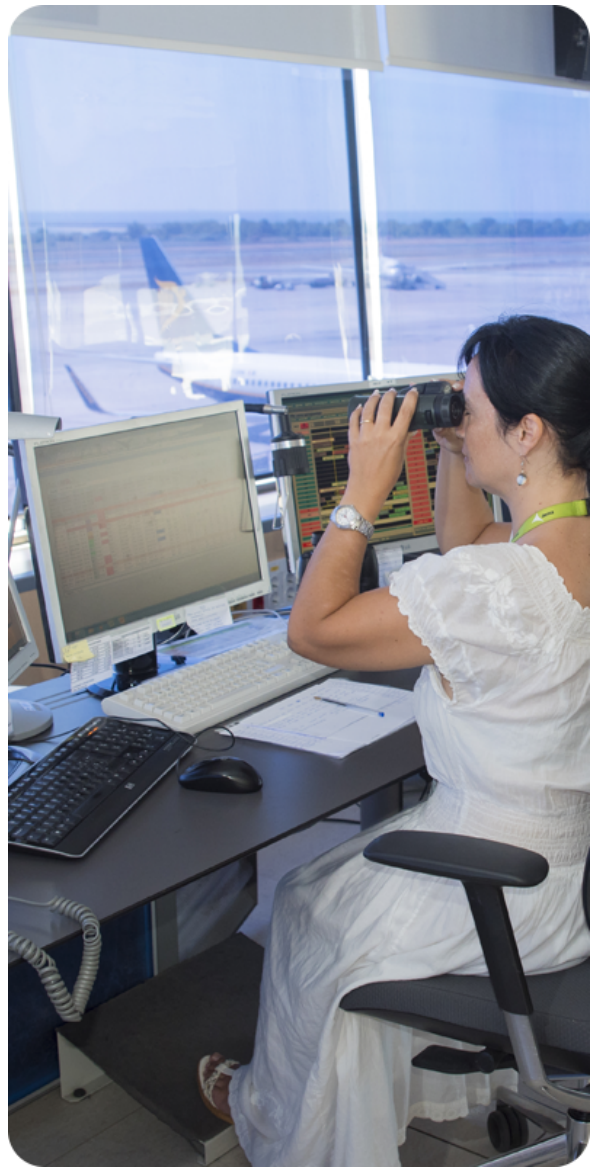
Por otro lado, normalmente de forma mensual se les ofrece la posibilidad a los empleados de optar a puestos de responsabilidad (estructura). De esta forma, internamente, se promueve el desarrollo y la promoción de carrera. Para ello, también con el objetivo de garantizar los principios de igualdad de oportunidades, mérito, capacidad y publicidad, se lleva a cabo un proceso similar al anteriormente descrito. Es decir, se realiza un envío de las comunicaciones a todos los trabajadores, que a su vez, tienen acceso a una descripción detallada del puesto, las funciones encomendadas y el perfil asociado en la intranet.

La Compañía tiene definidas las competencias -incluyendo los conocimientos, habilidades y actitudes- técnicas y conductuales necesarias para proceder a otros puestos de trabajo, estando estos definidos en las fichas de ocupación. Asimismo, las citadas fichas de ocupación incluyen el conjunto de funciones y tareas que cada profesional debe desarrollar, incluyendo la misión, las funciones principales, los medios, y los requisitos para el desempeño de la ocupación. De esta manera, los empleados tienen acceso y la posibilidad de conocer qué competencias y conocimientos le pueden ser requeridos para acceder a otros puestos.

En España, durante 2022, ha finalizado el proceso de provisión interna convocado en octubre de 2021, en el que se ha puesto a disposición de las personas empleadas la oferta de 262 plazas de técnicos y coordinadores en los diferentes centros de trabajo. En cuanto a las ocupaciones de titulado, se ha llevado a cabo la cobertura de un total de 17 plazas mediante promoción de trabajadores a lo largo de este ejercicio. Asimismo, los empleados de Aena han podido optar a 35 puestos de responsabilidad en 2022.

En Reino Unido, el *People Council* se reúne una vez al mes para revisar y aprobar las vacantes internas y las necesidades de las distintas áreas. Posteriormente, las vacantes internas se envían por correo electrónico, se comunican en las sesiones informativas semanales y se publicitan a través del sistema de comunicación interna con el fin de garantizar que todos los empleados tengan acceso a las mismas. En cualquier caso, se prioriza el talento interno ante nuevas oportunidades.

Por su parte, en Brasil se cubren la mayoría de las vacantes abiertas con personal interno, tras su anuncio y la participación de empleados en los correspondientes procesos de selección. En los mismos se cuenta con la participación de la dirección de recursos humanos, que evalúa toda promoción y selección interna con el objetivo de garantizar el adecuado control, calidad y homogeneidad de los procesos. Como reflejo de lo anterior, en los últimos 3 años, la tasa de promoción interna de los empleados ha sido del 33%.



[159] Artículos 18-19-20 y 21 del Convenio Colectivo.
[160] Comisión Paritaria de Promoción y Selección (formada por representantes de la empresa y representantes de las organizaciones sindicales).

Despidos[161]

(GRI 401-1)

Durante el ejercicio 2022, el número de despidos ascendió a 28, es decir 5 más que el ejercicio anterior (23 y 39 despidos en 2021 y 2020, respectivamente). El número de mujeres que conforman la cifra total de despidos asciende a 9, es decir, el 32,1% (12 mujeres, correspondiente al 52% de los despidos en 2021, y 12 mujeres el 30,1% en 2020), frente a 19 hombres, que supone de forma complementaria el 67,9% (11 hombres y 48% en 2021 y 27 hombres y 60,9% en 2020). En relación a la distribución de los despidos por clasificación profesional y edad, el 50% se concentran en puestos de personal de apoyo (57% y 69,2% en 2021 y 2020, respectivamente).

Despidos por sexo, edad, categoría profesional y región

2022

	España						Reino Unido						Brasil						TOTAL					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Coordinadores	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	3	1	1	0
Técnicos	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	3	2	3	0
Personal de apoyo	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	1	0	0	3	3	0	0	0	0	6	5	2	1
Total	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**3**	**2**	**2**	**1**	**0**	**0**	**10**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	**8**	**6**	**1**

2021

	España						Reino Unido						Brasil						TOTAL					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	0	M	H	M	H	M	0	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	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1
Coordinadores	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Técnicos	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Personal de apoyo	0	0	0	0	1	0	0	1	2	2	4	1	0	0	0	1	0	1	0	1	2	3	5	2
Total	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**1**	**3**	**2**	**5**	**1**	**0**	**0**	**2**	**4**	**0**	**4**	**0**	**1**	**5**	**6**	**6**	**5**

[161] Expedientes de regulación de empleo: en 2022, no se ha llevado a cabo ningún Expediente de Regulación de Empleo (ERE), ni extintivo, ni temporal, lo que refuerza la disposición de la empresa de mantener las condiciones laborales de la plantilla y la estabilidad en el empleo.

Tasa de rotación

(GRI 401-1)

Las bajas tasas de rotación avalan el buen hacer y el cumplimiento de los compromisos adquiridos por la Compañía en relación a la gestión de su capital humano, así como el excelente despliegue e implantación de las actuaciones y planes específicos.

Tasa de rotación de personal por edad, sexo y región

2022

Tasa de rotación (%)	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	**Total**	F	M	**Total**
Mayores de 45	1,54%	3,68%	2,87%	7,78%	14,84%	12,24%	0,00%	5,26%	4,76%	**1,81%**	**4,20%**	**3,30%**
Entre 25 y 45	1,71%	4,12%	3,30%	17,14%	13,10%	14,63%	20,88%	16,09%	17,74%	**5,07%**	**6,00%**	**5,68%**
Menores de 25	0,00%	100,00%	100,00%	30,00%	50,00%	35,71%	25,00%	0,00%	20,00%	**28,57%**	**50,00%**	**35,00%**
Total	**1,59%**	**3,86%**	**3,03%**	**14,17%**	**14,18%**	**14,17%**	**20,62%**	**14,95%**	**16,84%**	**3,10%**	**4,96%**	**4,28%**

(*) Rotación: Número de empleados que abandonan la organización, voluntariamente o por causa de despido, jubilación o fallecimiento estando en servicio activo.
Tasa de Rotación % = (Empleados que abandonan la compañía por algún criterio rotación durante el ejercicio /Número total de empleados de ese ejercicio)
Se puede consultar la información relativa a la tasa de rotación de personal por edad, sexo y región a 31 de diciembre de 2021 en el EINF 2021, página 132.

Tasa de rotación voluntaria* de personal por edad, sexo y región

2022

Tasa de rotación (%)	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	**Total**
Mayores de 45	0,51%	0,56%	0,54%	3,33%	9,03%	6,94%	0,00%	0,00%	0,00%	0,64%	0,95%	0,83%
Entre 25 y 45	1,71%	3,89%	3,15%	15,71%	11,79%	13,28%	14,29%	9,77%	11,32%	4,38%	5,18%	4,90%
Menores de 25	0,00%	100,00%	100,00%	30,00%	50,00%	35,71%	25,00%	0,00%	20,00%	28,57%	50,00%	35,00%
Total	**0,90%**	**1,78%**	**1,46%**	**11,67%**	**11,08%**	**11,31%**	**14,43%**	**8,76%**	**10,65%**	**2,11%**	**2,67%**	**2,46%**

(*) Rotación voluntaria: Número de empleados que abandonan la organización voluntariamente.
Tasa de Rotación voluntaria % = (Empleados que abandonan la compañía por algún criterio de rotación durante un ejercicio /Número total de empleados de ese ejercicio)
Se puede consultar la información relativa a la tasa de rotación voluntaria de personal por edad, sexo y región a 31 de diciembre de 2021 en el EINF 2021, página 132.

5.1.2. Modelo retributivo

(GRI 2-20; 401-2; 3-3)

Los principios de transparencia retributiva, igualdad y no discriminación, entendiéndose ésta en su término más amplio (sexo, edad, nacionalidad, etc.), así como las normas legales aplicables, definen el modelo retributivo de Aena, que incorpora los estándares y principios de las mejores prácticas nacionales e internacionales en la materia.

En lo que respecta a los empleados de Aena en España y Brasil, el modelo retributivo varía en base al nivel de responsabilidad de los mismos así como a la consecución de objetivos previamente definidos, combinando[162]:

- Salario fijo[163]: determinado de acuerdo al nivel profesional, la ocupación y el nivel de responsabilidad individual. Se incluyen en este salario otros complementos aplicables (nocturnidad, jornada, etc.).
- Retribución variable: se fija en base a un porcentaje determinado del salario fijo (que a su vez atiende a los factores anteriormente mencionados) que depende de los resultados de la evaluación del desempeño y los logros alcanzados por los empleados.

Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido se incluyen varias ocupaciones dentro de cada categoría, contando cada una de ellas con un salario base igual para hombres y mujeres, así como para contrataciones de cualquier rango de edad. Asimismo, tras alcanzar los 2 años de servicio se realiza una bonificación extra, independientemente de la ocupación. A través de este sistema de retribución, se promueve la igualdad y no discriminación en materia retributiva. A su vez, se garantiza la transparencia y comunicación en el establecimiento y la revisión salarial, así como el reconocimiento de los resultados y logros individuales.

En 2022 los empleados se han visto beneficiados del siguiente incremento salarial:

- En España, un 3,5%[164].
- En Reino Unido, un 6% (más 2.254,9 € de reparto de beneficios)[165].
- En Brasil, un 7%

Paralelamente, Aena ofrece a sus profesionales en España, Reino Unido y Brasil distintos beneficios como seguros médicos, seguros de vida, planes de pensiones y cheques restaurante. Concretamente en España[166], también se ofrecen ayudas sociales para empleados destinadas a cubrir gastos de estudios, a la conciliación (campamentos y escuelas infantiles), a la salud, nacimientos, discapacidad, etc. En 2022, se han destinado un total de 1,4 millones de euros a las mencionadas ayudas sociales.

La Compañía a través de su sistema de retribuciones promueve un trato igualitario para los empleados, garantizando la no discriminación

Así, el modelo retributivo de Aena garantiza:

Una remuneración digna y la realización de las cotizaciones sociales

Transparencia y comunicación, al fijar y revisar la remuneración

Favorecer los resultados y logros individuales y de equipos

Mecanismos de supervisión y control:

- Los Auditores de Cuentas, en el marco del ejercicio de prevención del blanqueo de capitales, llevan a cabo una revisión de contratos, nóminas, cotización seguridad social, transferencias, entre otros.
- Asimismo, en cumplimiento de los artículos 5 y 7 del Real Decreto el 902/2020, de 13 de octubre, de igualdad retributiva entre mujeres y hombres, la Compañía elabora un Registro Retributivo y una Auditoría Retributiva. Dicha auditoría, cuya vigencia

[162] En España, Aena y la representación de los trabajadores participan de la aprobación de las tablas salariales anuales, según lo establecido en la legislación y normativa de aplicación. En Brasil, las tablas salariales se actualizan anualmente por parte del área de Recursos Humanos de acuerdo al Convenio Colectivo local, siendo este departamento el único responsable de definir las retribuciones iniciales y de promoción sin recibir asesoramiento externo. En el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido periódicamente se evalúa la remuneración de los empleados con los sindicatos, siendo los acuerdos aprobados por parte del CEO, CFO y el Consejo de Administración local. Este modelo retributivo es revisado por parte de la dirección de Recursos Humanos del aeropuerto

[163] La remuneración por categoría profesional en AENA S.M.E., SA, y SCAIRM es pública y puede consultarse en el Anexo II del I Convenio Colectivo de Grupo Aena. Ver capítulo "Enlaces de interés."
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. Al igual que en el caso anterior, al salario publicado en el Anexo I del Convenio Colectivo, se unen otros complementos aplicables (actividad, disponibilidad, etc.). En Brasil, el documento de referencia es el Primer Acuerdo Colectivo, firmado el 23 de julio de 2020.
En Reino Unido, cada categoría engloba diferentes ocupaciones, que tienen un salario base asignado, sin distinción alguna por razones de sexo o edad.

[164] En España, según lo establecido en la LPGE y el RD-Ley18/22 de 18 de octubre, por el que se aprueban, entre otras, medidas en materia de retribuciones de personal al servicio del sector público.

[165] Tipo de cambio Euro/Libra en 2022: EUR/GBP = 0,88693.

[166] En Aena S.M.E., S.A., y AIRM.

queda definida por el II Plan de Igualdad, tiene como objetivo comprobar que el modelo retributivo de la Compañía cumple con la aplicación efectiva, transversal y completa del principio de igualdad entre mujeres y hombres en materia de retribución. Los resultados de la misma incluyen un diagnóstico de la situación retributiva de la empresa, con una valoración de puestos de trabajo que garantiza el principio de igual retribución para puestos de igual valor, así como el análisis de otros factores de relevancia y el establecimiento de un plan de actuación para corregir las posibles desigualdades detectadas. En este sentido, la Comisión Paritaria de Igualdad se erige como el organismo responsable del seguimiento de estas desviaciones así como de la propuesta de medidas que se consideren necesarias para remediar la situación.

- En Brasil, cabe mencionar el rol desempeñado por la función de Auditoría Interna en la supervisión y control continuado del modelo de retribución, que utiliza las tablas de controles internos de recursos humanos como principal mecanismo a tal fin.

- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, el modelo retributivo es supervisado por parte de los responsables del área de recursos humanos.

Remuneraciones medias y brecha salarial [167,168]

En España, Aena, en su compromiso por hacer efectivo el derecho a la igualdad de trato y a la no discriminación entre mujeres y hombres en materia retributiva, se incorporan medidas específicas para identificar y garantizar la igualdad en este ámbito y promueve las condiciones necesarias para su efectividad. A tales efectos, se ha elaborado, en España, un Registro Retributivo (al amparo del Real Decreto 902/2020, de 13 de octubre, de igualdad retributiva entre mujeres y hombres) que permite garantizar la igualdad retributiva y asegurar su transparencia y seguimiento. Para ello, ha utilizado las herramientas y guías de uso publicadas por el Instituto de las Mujeres, órgano dependiente del Ministerio de Igualdad, que no siendo de obligado uso, que permiten homogeneizar el análisis de los datos, y la comparativa con otras empresas, independientemente de su tamaño, sector, etc.

Para el análisis del modelo retributivo, se han analizado las retribuciones totales, incluyendo estas todos los conceptos retributivos tales como salario base, salario de ocupación, antigüedad, retribución variable, turnicidad, nocturnidad, seguro médico, seguro de vida y accidentes, plan de pensiones, transporte, vivienda, comida, dietas y locomoción, entre otros.

En base a lo anterior, las retribuciones medias se han calculado como la media aritmética de forma que sean efectivamente comparables. Para ello se ha utilizado la "Retribución Normalizada", que se define como aquella que, contemplando todos los conceptos del modelo retributivo, obtendría la persona si hubiese estado contratada durante todo el ejercicio, a tiempo completo.

Asimismo, y a partir de las remuneraciones medias, se ha calculado la **brecha salarial**, como indicador para analizar las diferencias salariales por razón de género, mediante la siguiente fórmula:

Brecha salarial = (Retribución media hombres – Retribución media mujeres) / Retribución media hombres.

Como resultado del análisis realizado, se concluye que en España existe paridad salarial entre hombres y mujeres, obteniéndose un valor para la brecha salarial del 2,2% (1,7% en 2021), siendo la representación de la mujer del 37% de la plantilla.

La diferencia salarial viene causada, principalmente, por el peso de las retribuciones percibidas por colectivos (como el Servicio de extinción de incendios, Mantenimiento y Sistemas de la información) en los que existe infrarrepresentación femenina, teniendo un elevado porcentaje de representación en la plantilla global, y a cuyos procesos selectivos no se presentan candidatas.

Esta diferencia se ha visto acentuada en 2022, con respecto a 2021, (pasando de 1,7% a 2,2%) por el impacto de la pandemia a principios de año y por el agotamiento de la bolsa de candidatos de determinados colectivos (fundamentalmente Servicio de extinción de Incendios), lo que ha supuesto un importante incremento de gasto en horas extraordinarias respecto al año 2021, en aquellos colectivos donde hay mayor infrarrepresentación femenina.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton da respuesta al requerimiento normativo en materia de reporte sobre la brecha salarial. En esta línea, anualmente se publica el informe anual *Gender Pay Gap report*.

De la tabla de remuneraciones medias por sexo, edad y categoría profesional, se extrae una diferencia retributiva del 23% (22% en 2021), debido principalmente a la elevada rotación de mujeres en puestos de responsabilidad en el último año. A este fin, está prevista la implementación de medidas para la inclusión de criterios de diversidad en futuras contrataciones. En cualquier caso, cabe recordar que, aunque los datos cuantitativos de media salarial arrojen la existencia de dicha diferencia retributiva, no existe discriminación salarial por razones de sexo ni edad.

En Brasil, la Compañía aplica las tablas salariales definidas sin hacer distinción de género para hacer efectivo el derecho a la igualdad de trato y la no discriminación entre mujeres y hombres en materia retributiva. En cualquier caso, la diferencia retributiva en Brasil, que se desprende de las cifras de remuneraciones medias de hombres y mujeres, es del 17,3%, debido fundamentalmente a la infrarrepresentación femenina que hay en el sector a la hora de contratar.

[167] Las diferencias salariales se han calculado mediante la expresión: Brecha salarial = (Retribución media hombres – Retribución media mujeres) / Retribución media hombres).
El gobierno británico requiere a las empresas informar sobre la brecha entre los salarios de hombres y mujeres. Puede consultarse en la página del gobierno de Reino Unido y en la página del Aeropuerto de Londres-Luton. Ver capítulo "Enlaces de interés."
[168] Se considera "ubicación con operaciones significativas" la misma que en el resto del Informe. Para más información ver apartado "Sobre este informe".

Remuneraciones medias y su evolución desagregadas por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor
(salario fijo + variable) (*) (**) (GRI 405-2)

		2021								2022 (***)							
		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		Remuneración media		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		Remuneración media	
		M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
ESPAÑA (***)	Directivos y titulados	0	0	46.780	48.288	54.203	56.426	**51.442**	**53.390**	0	0	49.333	50.625	58.023	60.693	**54.871**	**56.945**
	Coordinadores	0	0	37.493	39.433	40.964	42.745	**40.502**	**42.298**	0	0	39.900	43.088	43.764	46.122	**43.359**	**45.750**
	Técnicos	0	(*)	32.402	34.397	35.004	36.941	**34.330**	**36.061**	0	30.803	34.642	36.453	37.271	39.978	**36.634**	**38.732**
	Personal de apoyo	0	0	29.690	29.879	30.269	31.368	**30.058**	**30.917**	0	0	31.785	32.398	32.384	34.222	**32.216**	**33.754**
	Total	**0**	**(*)**	**38.039**	**38.088**	**40.740**	**41.827**	**39.967**	**40.650**	**0**	**30.803**	**40.799**	**40.502**	**43.474**	**45.222**	**42.764**	**43.726**
REINO UNIDO	Directivos y titulados	0	0	66.248	73.356	90.102	128.980	**75.525**	**97.934**	(*)	(*)	59.897	71.434	65.540	108.746	**61.762**	**86.584**
	Coordinadores	0	0	43.647	50.886	44.140	60.800	**43.943**	**56.173**	-	-	36.677	41.624	48.056	36.139	**40.024**	**38.882**
	Técnicos	0	(*)	58.685	49.820	40.341	55.237	**47.679**	**51.884**	-	33.328	43.812	57.180	0	62.191	**43.812**	**58.891**
	Apoyo	21.857	24.495	29.102	31.734	32.175	32.735	**29.824**	**32.019**	31.156	30.878	34.203	41.536	36.894	39.904	**34.944**	**40.591**
	Total	**21.857**	**27.096**	**33.067**	**39.952**	**38.149**	**51.204**	**34.506**	**44.315**	**31.917**	**32.349**	**39.378**	**49.091**	**43.017**	**59.396**	**40.217**	**52.422**
BRASIL	Directivos y Titulados	-	-	62.504	53.715	39.431	90.296	**57.377**	**65.909**	-	-	70.509	76.498	121.940	120.920	**85.938**	**94.670**
	Coordinadores	-	-	22.988	24.422	-	21.027	**22.988**	**24.319**	-	-	30.164	31.297	-	30.521	**30.164**	**31.205**
	Técnicos	(*)	-	4.223	4.307	-	(*)	**4.223**	**4.303**	5.848	5.848	5.848	5.848	-	5.848	**5.848**	**5.848**
	Personal de apoyo	4.963	(*)	8.414	9.524	-	11.741	**8.226**	**9.810**	3.218	4.012	10.370	12.371	11.443	16.344	**9.377**	**12.109**
	Total	**4.778**	**(*)**	**13.576**	**12.793**	**39.431**	**35.454**	**13.746**	**14.985**	**3.744**	**4.624**	**16.806**	**17.623**	**52.880**	**51.884**	**17.554**	**21.214**

Tipo de cambio Euro/Libra en 2022: EUR/GBP = 0,88693
Tipo de cambio Euro/Real Brasileño en 2022: EUR/BRL = 5,6386

(*) En aquellos casos en los que solo existe una persona en una categoría específica, no se muestra la remuneración para evitar su identificación, aunque se ha tenido en cuenta a efectos de cálculo de la remuneración media total.
(**) La remuneración de la Alta Dirección se incluye en el capítulo de Gobierno Corporativo. Se ha tenido en cuenta a efectos de cálculo de remuneración media total.
(***) Se incluye la revisión salarial producida en 2022 que ha supuesto un incremento del 3,5% en España, un 6% en Reino Unido y un 7% en Brasil.

Brecha salarial (*) (GRI 405-2)

		2021	2022
		Retribución Media	Retribución Media
ESPAÑA	Directivos y Titulados	3,6%	3,6%
	Coordinadores	4,2%	5,2%
	Técnicos	4,8%	5,4%
	Personal de apoyo	2,8%	4,6%
	Total	**1,7%**	**2,2%**
REINO UNIDO	Directivos y Titulados	22,9%	28,7%
	Coordinadores	21,8%	-2,9%
	Técnicos	8,1%	25,6%
	Personal de apoyo	6,9%	13,9%
	Total	**22,1%**	**23,3%**
BRASIL	Directivos y Titulados	12,9%	9,2%
	Coordinadores	5,5%	3,3%
	Técnicos	1,8%	0,0%
	Personal de apoyo	16,1%	22,6%
	Total	**8,3%**	**17,3%**

(*) Brecha salarial = (Retribución media hombres – Retribución media mujeres) / Retribución media hombres.

Comparación con el salario mínimo interprofesional [169]

(GRI 202-1)

La retribución salarial de la categoría inicial estándar se determina por nivel y por la naturaleza de la función a desarrollar, sin hacer distinción por género.

A cierre del ejercicio 2022, el salario mínimo de Aena es superior al salario mínimo en todos los países en los que opera

- En España, el Real Decreto 152/2022, de 22 de febrero, establece un salario mínimo de 1.000 €/mes (lo que equivale a 14.000 € anuales). Asimismo, el salario equiparado más bajo percibido en las empresas de Aena en España ha sido de 25.090 € para los hombres y 23.549 € para las mujeres. Por tanto, el salario medio equiparado más bajo para los hombres representa un 79 % sobre el Salario Mínimo Interprofesional y el salario medio equiparado más bajo para las mujeres representa un 68 % sobre el Salario Mínimo Interprofesional (en 2021, el salario equiparado más bajo, representaba un 65% sobre el Salario Mínimo Interprofesional).
- En Reino Unido, el salario medio por hora es de 34,15 € para los hombres y las mujeres, mientras que los requisitos de salario mínimo y digno (*minimum & living wage*) establecidos por el Gobierno de Reino Unido es de 10,71 €/hora[170]. Por tanto, el salario medio de los hombres representa un 219% sobre el salario mínimo y digno requerido y el salario medio de las mujeres representa un 219% sobre el salario mínimo y digno requerido (en 2021 representaba un 243%). A este respecto, en 2022 se obtuvo la acreditación otorgada por el *Real Living Wage Foundation* y, además, el Aeropuerto está trabajando para ampliar este compromiso a su cadena de valor y garantizar su cumplimiento.
- En Brasil, el salario más bajo ha sido 224,3 €/mes mes tanto en el caso de los hombres como de las mujeres, superando, por tanto, el mínimo legal (establecido en 214,9 €) en un 4,4% (un 55% en 2021). Estos salarios, así como el resto de salarios mínimos por categoría, queda establecido en el Convenio Colectivo local.

Aena reconoce el derecho a una remuneración digna, de conformidad con la normativa y legislación aplicable y el contexto socioeconómico

Ratio de compensación total anual[171]

(GRI 2-21)

El ratio de compensación total anual se sitúa en 4,6 en España (4,7 en 2021), 8,5 en Reino Unido y 29,6 en Brasil[172]. Este indicador es calculado como el ratio de la compensación anual total de la persona mejor pagada de la Compañía frente a la mediana de la compensación total anual de todos los empleados (excluida la persona mejor pagada).

[169] Nota: Excepto persona mejor pagada.
Tipo de cambio Euro/Libra en 2022: EUR/GBP = 0,88693.
Tipo de cambio Euro/Real Brasileño en 2022: EURvsBRL = 5,6386.
En Reino Unido, el salario medio hora en el Aeropuerto de Londres-Luton es £30.29 y el mínimo establecido por el Gobierno £9.5. En los aeropuertos de Aena en Brasil, el salario medio al mes es de R$1.265 y el mínimo establecido por el gobierno de R$1.212.
[170] Ver capítulo "Enlaces de interés."
[171] Se consideran ubicaciones con operaciones significativas la misma que en el resto del informe. Para más información ver apartado "Sobre este informe".
[172] Información no disponible para Reino Unido y Brasil en 2021.

5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión

(GRI 3-3)

Jornada laboral

- España: en el caso de Aena S.M.E., SA, y Aeropuerto Internacional Región de Murcia, S.M.E., S.A., el tiempo de trabajo se regula en cumplimiento con la legislación laboral vigente y con lo dispuesto en el I Convenio Colectivo del Grupo Aena. Dicho convenio establece una jornada diaria de 7 horas y 30 minutos para el personal de jornada normal, con derecho a 30 minutos de descanso computables como tiempo de trabajo efectivo, así como flexibilidad en la entrada de la jornada normal diaria de hasta 1 hora y media. Asimismo, el personal que presta servicios en régimen de turnos cuenta con una jornada anual de 1.711 horas (artículo 57 del I Convenio Colectivo de Grupo Aena). El Convenio Colectivo vigente prevé un mínimo de 7 días al año de permiso de asunto propios, en el caso del persona con régimen de turnos la duración del permiso que, salvo que haya sido deducido, será el equivalente en horas de la jornada normal, sin perjuicio de otros permisos retribuidos regulados en dicho convenio o en la normativa legal, y se contempla la compensación de las horas extraordinarias. Por otra parte, la organización del tiempo de trabajo en Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. atiende a las directrices del Convenio Colectivo de Oficinas y Despachos de la Comunidad de Madrid[173], el cual establece una jornada máxima anual efectiva de 1.765 horas (artículo 28).

  Tanto en las oficinas físicas como en la intranet corporativa se ha implantado un sistema de registro de jornadas, previo a 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[174]. Este sistema permite consultar los movimientos diarios de las personas trabajadoras, así como extraer el detalle histórico del mismo. Para facilitar la accesibilidad al portal se han proporcionado varios documentos aclaratorios así como un enlace directo.

- Reino Unido: las horas de trabajo establecidas cumplen con toda la legislación relacionada, incluyendo el Reglamento de Tiempo de Trabajo de 1998, lo cual permite a los empleados limitar su tiempo de trabajo a 48 horas semanales. Si bien no se dispone de un sistema de registro de las jornadas para los empleados, en los contratos existen cláusulas específicas sobre la jornada laboral. Asimismo, las políticas favorables a la familia que están implantadas en este aeropuerto permiten a los empleados solicitar trabajo flexible o la reducción de las horas de trabajo. Algunos departamentos operativos, incluidos Seguridad y Carga, permiten la opción de establecer contratos de horas mínimas que respalden una mayor flexibilidad laboral en torno a los compromisos familiares de los empleados. En cualquier caso, el departamento de Recursos Humanos local lleva a cabo la supervisión del cumplimiento de la jornada de trabajo en base a la normativa aplicable anteriormente mencionada.

- Brasil: el tiempo de trabajo queda determinado según lo establecido en la legislación brasileña, y en el Acuerdo Colectivo en el que se instaura una jornada semanal de 44 horas o 220 horas mensuales. Además, para aquellos empleados cuya jornada laboral sea por turnos, se permite que modifiquen su jornada laboral predeterminada a una consistente en turnos de 12 horas durante 2 días consecutivos, seguidos por 2 días de descanso. Asimismo, se prevé la realización de horas extraordinarias por parte de los empleados regidos por el régimen de rotación, con el abono salarial correspondiente. Por su parte, aquellos empleados que se rigen por la jornada administrativa de 44 horas semanales, podrán ser compensados mediante la realización de horas extra o días libres, o incluso recibir nóminas por separado de forma semestral. La jornada laboral queda registrada en un sistema electrónico externo, y su supervisión se lleva a cabo por parte de las unidades de Organización y Gestión de Recursos Humanos encargadas de la misma.

Desconexión digital

En España, Aena dispone de la Política de Desconexión Digital[175] como uno de los instrumento formales de carácter interno orientado a potenciar el derecho a la conciliación de la actividad laboral y la vida personal y familiar.

El documento establece pautas y recomendaciones en materia de desconexión digital, entre las que se encuentran:

- Promoción de medidas que contribuyan a la conciliación a través del reconocimiento del derecho a la desconexión digital.
- Imposición de límites a la celebración de reuniones, tanto presenciales como telemáticas, fuera del horario de trabajo, salvo fuerza mayor o urgente necesidad.
- Desincentivar el envío de correos u otro tipo de comunicaciones en horas fuera de jornada laboral, salvo que sea absolutamente necesario.
- Fomento del uso responsable de las herramientas digitales.

[173] Ver capítulo "Enlaces de interés."
[174] 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. Ver capítulo "Enlaces de interés."
[175] Resulta también de aplicación a Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A..

- Garantía del derecho a la desconexión digital durante las vacaciones y otros días inhábiles, en los términos previstos en la política vigente.
- Compromiso con la ausencia de repercusión negativa en las posibilidades de promoción o la imposición de sanciones disciplinarias debido al ejercicio del derecho a la desconexión digital.
- Organización de actividades de formación y concienciación sobre la protección y respeto del derecho a la desconexión digital.

En Reino Unido y en Brasil, los aeropuertos no disponen de una política de desconexión digital. Si bien, el Aeropuerto de Londres-Luton ha implementado una serie de medidas enfocadas a garantizar la desconexión como el cumplimiento de las regulaciones de WTR para garantizar que los empleados no exceden su jornada laboral, la emisión de comunicados orientados a evitar que los trabajadores revisen sus correos electrónicos y teléfonos fuera del trabajo.

Política de teletrabajo

En España, la Política de Teletrabajo impulsa el balance entre la conciliación de la vida laboral, personal y familiar, y dota de mayor autonomía a los empleados en la planificación y el cumplimiento de sus actividades y objetivos profesionales con la puesta en marcha de herramientas de modernización de la organización del trabajo.

Los requisitos necesarios para acceder al teletrabajo quedan reflejados en esta política (principalmente relativos al puesto/ocupación, requisitos técnicos, medios materiales y lugar de trabajo), así como las condiciones posteriores para el desempeño del trabajo mediante esta modalidad. Desde su puesta en marcha, aproximadamente el 80% de las personas que pueden teletrabajar en base a su puesto/ocupación se han acogido al sistema de teletrabajo, reflejando así el éxito de su implantación.

Con el fin de garantizar la prevención de riesgos laborales en el teletrabajo, se ha proporcionado información y formación necesaria a todas las personas acogidas a esta modalidad (alcanzando un 100% de cobertura) para que su actividad laboral se siga llevando a cabo en condiciones de seguridad y salud.

Por su parte, en Reino Unido algunos empleados tienen la posibilidad de acogerse a la modalidad de trabajo híbrido, estimándose en el 24% de la plantilla en 2022. Para ello, se dispone de una Guía específica que incluye, entre otros aspectos, orientaciones para garantizar las mejores condiciones de salud y seguridad de los empleados que disfrutan de esta modalidad. Asimismo, a este respecto se organizan periódicamente reuniones o eventos con los diferentes equipos de trabajo y se realizan autoevaluaciones, para llevar a cabo un seguimiento del estado de los mismos.

En Brasil, la modalidad de teletrabajo no se encuentra implementada.

5.2. Diversidad e inclusión

(GRI 3-3)

El marco de actuación y gestión de Aena en materia de igualdad, diversidad y no discriminación está compuesto por un conjunto de normas y herramientas.

El nuevo Plan Estratégico de la Compañía incluye, por primera vez, objetivos específicos en materia de igualdad.

El Aeropuerto de Londres-Luton forma parte de alianzas para la promoción de la diversidad con LBC a través de *Luton Rising*, así como la *Employers Network for Equality and Inclusion.*

Principales objetivos específicos de Aena en materia de igualdad

Plan Estratégico y Estrategia de Sostenibilidad de Aena. Alcanzar en 2026 el 45% de directoras en servicios centrales
y el 25 % de directoras en aeropuertos.

II Plan de Igualdad: objetivos, más de 40 medidas y KPIs de seguimiento.

La Estrategia de Negocio Responsable en Reino Unido plantea como objetivo la creación de una estrategia de diversidad e inclusión para mejorar la diversidad y la inclusión en la aviación, con especial atención a lograr una mayor representación femenina.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton está comprometido con la diversidad y la inclusión en base al *Equality Act 2010* en lugar de lo dispuesto en los mencionados convenios de la OIT, al considerarlos más amplios. Dicha legislación engloba: edad, sexo, raza, discapacidad, embarazo, estado civil, orientación sexual, reasignación de género y religión. Asimismo, se requiere que los empleados se adhieran al Código de Conducta y mantengan un comportamiento profesional en todo momento, acudiendo a la política disciplinaria local para castigar instancias de acoso que puedan surgir.

Adicionalmente, las políticas de recursos humanos locales están diseñadas para garantizar el trato igualitario entre empleados. Por su parte, el departamento de recursos humanos se compromete a garantizar que los asuntos y situaciones de los empleados, ya sean profesionales o personales, se traten de forma inclusiva y confidencial. Estos asuntos son supervisados por los *Business Partners* de recursos humanos y, por regla general, no es necesario elevarlos al nivel del Consejo.

En Brasil se está trabajando en la elaboración de una política de diversidad e inclusión local. No obstante, el Manual de Normas Internas, establece el rechazo a la discriminación tanto en la plantilla como hacia los clientes.

Las medidas disciplinarias que el Manual contempla incluyen la amonestación verbal, escrita e incluso suspensión al trabajador. Asimismo, la supervisión de las medidas de no discriminación implementadas en Brasil, se llevan a cabo principalmente en conjunto con el sindicato al cual la Compañía está vinculado, contando con la participación del Consejo de Administración en caso de ser necesario.

Aena concibe la diversidad en su sentido más amplio y plural (raza, nacionalidad, edad, origen social, sexo, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquier otra condición personal, física o social)

Un firme compromiso con la igualdad de oportunidades y la no discriminación extendido a toda la cadena de valor

Personas trabajadoras

- Rechazo ante cualquier tipo de discriminación.
- Igualdad de oportunidades, respeto y fomento de la diversidad entre sus trabajadores y trabajadoras, en cualquier estadio del desarrollo de su relación laboral.
- Formación en materia de discriminación y acoso en el lugar de trabajo.
- Cultura inclusiva asegurando la eliminación de barreras y el acceso al trabajo por igual.
- Equipos múltiples y diversos (competencias, habilidades, experiencias, conocimientos, valores y actitudes).
- Selección y promoción basadas en criterios objetivos de mérito y capacidad.
- Desarrollo de trabajadores y trabajadoras con discapacidad en igualdad de condiciones.

Cadena de suministro

- Transparencia. No discriminación e igualdad de trato entre licitadores y licitadoras.
- Criterios de selección y adjudicación que fomentan la igualdad y la diversidad.
- Obligatoriedad de adhesión a las prácticas de salud y seguridad de la Compañía.
- Medidas de control enfocadas a garantizar el cumplimiento por parte de terceros de la legislación vigente en materia laboral, garantizando un trato digno y justo, y un entorno laboral en el que se promueva el respeto de los derechos humanos, la diversidad, la inclusión y la no discriminación.

Clientes

- Relación con clientes basada en los principios de transparencia, privacidad, confidencialidad, libertad de expresión y no discriminación.
- Accesibilidad y adaptación de las instalaciones aeroportuarias para todos. Desarrollo de medidas específicas en las instalaciones aeroportuarias.
- Servicio de calidad que garantiza que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo, sea cual sea su grado de diversidad funcional.
- Uso de lenguaje inclusivo.

Sociedad

- Promoción de planes y actuaciones que redunden en la mejora de los derechos económicos, sociales y culturales, la igualdad de oportunidades, la diversidad, la inclusión y la no discriminación, así como iniciativas y programas que supongan una contribución positiva a los derechos humanos y a los ODS.
- Especial atención a colectivos que se encuentran en situación de vulnerabilidad (integración de jóvenes en el mercado laboral, contratación de servicios con centros especiales de empleo, etc.).

...que se hace efectivo a través de un conjunto de normas y herramientas.

Personas trabajadoras

Convenio Colectivo: compromiso de ofrecer las mismas oportunidades en el acceso al trabajo y en la promoción profesional para todo el personal. Rechazo a cualquier tipo de discriminación.

El Acuerdo Colectivo de Aena Brasil: incluye cláusulas para proteger a las mujeres ante situaciones de acoso sexual.

Estrategia de sostenibilidad y estrategia de negocio responsable del Aeropuerto de Londres-Luton: formaliza el compromiso de la organización con la diversidad a través de actuaciones concretas y objetivos específicos en materia de inclusión, no discriminación y fomento de la igualdad.

Plan de Igualdad: durante 2022 y en cumplimiento del RD 901/2020, de 13 de octubre, se ha formalizado el nuevo Plan de Igualdad de Aena. Para su elaboración se ha realizado un diagnóstico de la situación actual de Aena y se han establecido una serie de medidas que ayudarán a cumplir los objetivos específicos para cada una de las áreas en las que Aena puede mejorar en materia de Igualdad.

Protocolo de actuación frente al acoso sexual: medidas para prevenir y evitar situaciones de acoso, y el procedimiento a seguir en caso de denuncia o queja por acoso sexual o por razón de sexo.

Por su parte, la ley brasileña establece la **igualdad de derechos para hombres y mujeres.**

Código de Conducta de Aena y de Aena Brasil: compromiso de garantizar la igualdad de oportunidades en el acceso al trabajo y en la promoción profesional, evitar cualquier tipo de discriminación, así como la prohibición de cualquier tipo de conducta de acoso en el entorno laboral y la promoción de un ambiente y clima de trabajo compatibles con la vida personal y familiar de los trabajadores.

Reglamento del Consejo de Administración: eleva la diversidad y la no discriminación al más alto nivel de la organización, asumiendo explícitamente el compromiso de establecer un objetivo de representación para el sexo menos representado e informar sobre ello. Además, incluye entre las competencias de la Comisión de Sostenibilidad la de conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas en materia de diversidad, entre otros.

Política de selección de candidatos a Consejeros: reconoce la diversidad como factor clave para la selección y el buen funcionamiento del Consejo, y considera como factores diferenciadores, alcanzar la diversidad de género y edad.

Política de Sostenibilidad: incluye entre los principios de actuación, el de 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, prestando especial atención a las dificultades que presentan personas con necesidades especiales.

Política de derechos humanos: refleja el compromiso de rechazar cualquier tipo de discriminación y garantizar la igualdad de oportunidades, el respeto y el fomento de la diversidad entre sus trabajadores. Compromiso que se extiende a la relación con clientes, proveedores y la comunidad.

Política de relación con grupos de interés: protege los derechos e intereses de los grupos de interés y garantiza la igualdad de trato en lo que se refiere a información, participación y ejercicio de sus derechos.

Política de discapacidad: refleja el compromiso de la compañía de contribuir a construir una sociedad en la que todas las personas sin exclusión y, en especial, por cuestiones de discapacidad tengan su sitio. La política del Aeropuerto de Londres-Luton, alineada con el marco de actuación de la Compañía, asume entre otros, el compromiso de velar por los intereses de las personas con necesidades especiales (usuarios, visitantes, otros agentes, o empleados) y por garantizar el acceso al empleo de cualquier persona, independientemente de su condición.

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).

Cadena de suministro y servicios

Mecanismos de supervisión y herramientas para reporte de incidentes incluidos en el **Sistema de cumplimiento normativo,** procedimiento de diligencia debida, procedimientos internos para garantizar el cumplimiento de las cláusulas de diversidad e igualdad incluidas en los pliegos de contratación, entre otros.

Acciones correctivas/disciplinarias en caso de discriminación y acoso, y sanciones por incumplimientos, recogidos en el **protocolo de actuación frente al acoso sexual y el Código de Conducta.**

Comunicación y denuncia: a través del canal de denuncias.

Actuaciones de formación en materia de diversidad, igualdad y no discriminación.

Medidas efectivas para promover la flexibilidad, la igualdad y la conciliación (cuidado de niños, permisos de maternidad/paternidad más allá de lo establecido legalmente, etc.).

Mecanismos de supervisión

Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo: asume explícitamente el compromiso de 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.

Comisión de Sostenibilidad y Cambio Climático: entre sus competencias se encuentran la de conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas en materia de diversidad, entre otros.

Comisiones especializadas, como la Comisión de igualdad, encargada de velar por el seguimiento y el cumplimiento del Plan de Igualdad, analizar las mejores prácticas para su posible implementación, así como de la realización de campañas de sensibilización e información.

5.2.1. Diversidad de género

(GRI 3-3)

En línea con la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, en España, tras un proceso de revisión y diagnóstico, la Comisión Negociadora aprobó en diciembre de 2021 el II Plan de Igualdad de Aena, quedando registrado el día 4 de enero de 2022.

Si bien del análisis de situación se concluyó que no existe discriminación, a través del citado Plan, se aboga por continuar promoviendo y garantizando la igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres mediante un conjunto ordenado de objetivos y más de 40 medidas en las siguientes materias:

- Selección y promoción profesional.
- Formación.
- Condiciones laborales.
- Ejercicio corresponsable de la vida familiar y personal.
- Infrarrepresentación femenina.
- Prevención del acoso sexual y por razón de sexo.
- Comunicación.
- Contratación.

Como ejemplos de objetivos específicos, se pueden citar: mantener la transparencia en materia de retribución salarial, avanzar en materia de sensibilización, revisar el lenguaje utilizado en los documentos y portales de la empresa o mejorar los criterios sociales de desempate en lo que respecta a contratación.

Para la consecución y seguimiento de estos objetivos específicos se han definido una serie de KPIs, cuya supervisión se lleva a cabo por la Comisión Paritaria de Igualdad.

PRINCIPALES OBJETIVOS DEL II PLAN DE IGUALDAD

Aumentar el número de mujeres en áreas en las que se encuentran infrarrepresentadas (colectivos de mantenimiento y Servicio de Extinción de Incendios principalmente)

Establecer una cultura basada en la igualdad de trato y de oportunidades a través de acciones formativas y de sensibilización

Velar porque toda la plantilla conozca cómo proceder en caso de acoso sexual o por razón de sexo.

Seguir garantizando que en los procesos de selección y contratación se cumpla el principio de igualdad de trato y oportunidad.

Favorecer y potenciar las medidas de conciliación de la vida laboral, personal y familiar.

Continuar garantizando la igualdad en el sistema retributivo entre mujeres y hombres.

Mejorar la comunicación y sensibilización en materia de igualdad.

Mantener la dimensión de género en la gestión de la prevención de riesgos laborales.

Mejorar la comunicación inclusiva y no sexista. Difundir y promover iniciativas que persigan este objetivo.

El Plan tiene vigencia hasta 2025 (al igual que la Auditoría Retributiva mencionada en el apartado 5.1.2. “Modelo retributivo”). En 2022 se han puesto en marcha algunas de las medidas contempladas en el Plan, entre las cuales cabe destacar:

- Creación de un espacio en la intranet para agrupar toda la información sobre igualdad, de manera que se facilite el acceso a la misma.
- Elaboración del registro retributivo.
- Creación de imágenes y logos específicos para las comunicaciones en materia de igualdad.
- Revisión de las convocatorias de selección teniendo en cuenta un lenguaje inclusivo y no sexista.
- Formación en Igualdad y eliminación de sesgos para equipos y áreas específicas de la organización.
- Creación y difusión de un decálogo para la difusión del lenguaje inclusivo y no sexista.

En Brasil, si bien no se dispone de un plan de igualdad específico, el compromiso queda recogido en las normas internas de la Compañía. Entre ellas, el Código de Conducta y la Política de Sostenibilidad.

En Reino Unido, y con el fin de promover la diversidad de género, se ha reestructurado el equipo de Recursos Humanos y se ha contratado por primera vez a una Gerente de Cultura y Compromiso que prestará atención a la experiencia del empleado. También se dispone de un Gerente de Recompensas y un Gerente de Servicios del Empleado que apoyan el desarrollo de la plantilla y garantizan la igualdad de oportunidades. El principal objetivo perseguido es crear una estrategia de diversidad e inclusión para mejorar este aspecto en el sector de la aviación, con especial atención a lograr una mayor representación femenina.

Principales objetivos específicos de Aena en materia de igualdad

Estrategia de Sostenibilidad de Aena: Alcanzar en 2026 el 45% de directoras en servicios centrales y el 25 % de directoras en aeropuertos.

Desarrollo de actuaciones específicas para impulsar programas dirigidos a mujeres y la promoción y participación en campañas y eventos relacionados con la igualdad.

La Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton, aunque actualmente no disponga de metas y acciones específicas establecidas, se está revisando para alinearla con la nueva estrategia corporativa.

Diversidad de género en estructuras organizativas de la compañía

Las mujeres conforman el 37,2 % de la plantilla del Grupo (37% en 2021), el 40% el Consejo (26,7% en 2021) y el 44% de puestos de directivos, mandos intermedios o titulados (al igual que en 2021). Además, el 33,1% ocupan puestos STEM (34% en 2021) y el 39,5% de aquellos que contribuyen directamente a la generación de ingresos (37% en 2021).

Casos de discriminación y acciones correctivas

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

Durante 2022, se recibieron 3 denuncias por acoso en España (5 en 2021), 0 en Reino Unido (0 en 2021) y 3 en Brasil (0 en 2021).

A este respecto, en España[176], se dispone del Protocolo de Actuación Frente al Acoso y del Protocolo de actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo, documentos de referencia en caso de que se produzca cualquier circunstancia de esta naturaleza.

Respecto al procedimiento para la gestión de las denuncias que, en su caso, se reciban, ambos Protocolos prevén una fase inicial de indagación y valoración. En el caso de que existan indicios de actuación discriminatoria, se continuará con la tramitación correspondiente, iniciando una investigación reservada, actuaciones disciplinarias, etc.

En esta línea, se han evaluado el total de las denuncias recibidas por la organización; de las cuales en dos se ha activado el protocolo de acoso y se encuentran pendientes de emisión de informe, y en una se ha determinado que no procede la activación del protocolo de acoso.

Asimismo, en el marco del II Plan de Igualdad, entre las acciones ya implementadas, figura la creación de una dirección de correo electrónico específica, con el objetivo de que aquellas personas afectadas por una situación de acoso sexual o por razón de sexo puedan remitir su denuncia, activando así el protocolo de acoso sexual y por razón de sexo.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton sigue el procedimiento de denuncias formales establecido por ACAS (“*Advisory, Conciliation and Arbitration Service*”), que establece los pasos a seguir:

1. Entender las opciones.
2. Presentar una denuncia formal.
3. Responder a la denuncia presentada.
4. Reunirse para entender y evaluar la denuncia.
5. Decidir el veredicto.
6. Actividades posteriores al procedimiento de denuncia.

En Brasil, según lo descrito en el Acuerdo Colectivo, se rechaza cualquier conducta que pueda dar lugar al acoso. Asimismo, se llevan a cabo investigaciones de las denuncias notificadas y, si se estima que están justificadas, se aplican medidas disciplinarias correspondientes.

Formación en igualdad

- En 2022, en España, 364 trabajadores han tenido acceso a programas de formación en contenidos relacionados con la promoción de la igualdad entre mujeres y hombres, un 170% más que el año anterior (135 trabajadores formados en esta materia). Asimismo, el 100% de la plantilla, incluyendo el personal en puestos de gestión y de responsabilidad, ha participado en este tipo de formación a lo largo de los últimos 5 años.
- Se han organizado varias sesiones de formación para los equipos de selección y comunicación, dirigidas a eliminar sesgos y promover el uso de un lenguaje inclusivo y no sexista. Asimismo, se ha difundido a toda la plantilla un curso online titulado "Combate tus sesgos", para sensibilizar y promover este tipo de actuaciones

[176] Aena S.M.E., S.A. y AIRM

Porcentajes de plantilla por sexo, edad y categoría profesional (a 31 de diciembre) (GRI 405-1)

2022

	España						Reino Unido						Brasil						TOTAL					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Alta Dirección	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Directivos y Titulados	0,0%	0,0%	4,1%	5,2%	6,1%	7,3%	0,0%	0,0%	0,3%	0,5%	0,2%	0,4%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,045	5,8%	6,3%	7,8%
Coordinadores	0,0%	0,0%	0,5%	1,5%	3,5%	8,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,4%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,8%	2,0%	3,6%	8,0%
Técnicos	0,0%	0,2%	4,4%	11,7%	11,4%	19,7%	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,2%	0,9%	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	4,6%	12,9%	11,4%	20,1%
Personal de apoyo	0,0%	0,0%	0,9%	0,7%	1,8%	1,6%	0,2%	0,1%	1,2%	1,8%	0,8%	1,0%	0,1%	0,1%	0,7%	0,6%	0,1%	0,1%	0,3%	0,2%	2,9%	3,1%	2,7%	2,7%
Total	**0,0%**	**0,2%**	**10,0%**	**19,1%**	**22,9%**	**36,6%**	**0,2%**	**0,1%**	**1,7%**	**2,6%**	**1,1%**	**1,7%**	**0,2%**	**0,1%**	**1,1%**	**2,0%**	**0,1%**	**0,3%**	**0,3%**	**0,4%**	**12,8%**	**23,8%**	**24,0%**	**38,6%**

2021

	España						Reino Unido						Brasil						TOTAL					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H
Alta Dirección	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Directivos y Titulados	0,0%	0,0%	4,3%	5,2%	5,8%	7,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	4,5%	5,6%	5,9%	7,4%
Coordinadores	0,0%	0,0%	0,7%	1,7%	3,5%	7,9%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	2,2%	3,6%	8,1%
Técnicos	0,0%	0,0%	4,6%	12,7%	11,3%	19,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,2%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%	14,1%	11,3%	20,1%
Personal de apoyo	0,0%	0,0%	1,0%	0,8%	1,6%	1,5%	0,1%	0,0%	1,4%	1,8%	0,8%	1,1%	0,0%	0,0%	0,6%	0,5%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	3,0%	3,1%	2,5%	2,7%
Total	**0,0%**	**0,0%**	**10,6%**	**20,4%**	**22,2%**	**36,4%**	**0,1%**	**0,0%**	**1,6%**	**2,6%**	**1,0%**	**1,8%**	**0,0%**	**0,0%**	**1,0%**	**2,0%**	**0,0%**	**0,2%**	**0,2%**	**0,1%**	**13,2%**	**25,0%**	**23,2%**	**38,4%**

	2021	2022	Objetivo
Mujeres en plantilla (%)	36,6%	37,2%	-
Mujeres en el Consejo (%)	26,7%	40,0%	Mantener o superar el 40% en 2023 y años sucesivos
Mujeres en puestos de directivos o titulados (%)	44,2%	44,5%	
Mujeres en puestos pre-directivos en la carrera de gestión (%)	41,7%	44,5%	
Mujeres en posiciones organizativas consideradas STEM	33,7%	33,1%	
Mujeres en posiciones que contribuyen directamente a la generación de ingresos (%)	36,6%	39,5%	

(*) Sobre el total de hombres y mujeres en cada grupo

Actuaciones más relevantes llevadas a cabo en materia de diversidad de género en 2022[177]

- Elaboración de la “Guía para una comunicación más inclusiva”.
- Programa de Mentoring “Líderes desarrollando líderes”, en el que participan 102 mujeres, representando un 41% sobre el total de los participantes, entre las cuales, el 42% asumen la figura de mentoras. En la edición iniciada en 2022 participan 38 personas de las que 15 son mujeres (39,5% de los participantes) y el 32% son mentoras.
- Programas de formación de Alta Especialización, dirigidos principalmente a puestos de responsabilidad e impartidos por escuelas de negocio de reconocido prestigio como IESE, ESADE, IE, CUNEF y diferentes Universidades. En 2022, 3 directivas han asistido a este tipo de programas, en los cuales han recibido formación en materia de Finanzas, Contratación Pública, Derecho de la Competencia, entre otros.
- Adhesión a la Alianza STEAM por el talento femenino "Niñas en pie de ciencia", un protocolo de intenciones firmado por el Ministerio de Educación y Formación Profesional y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y empresas, entidades e instituciones dependientes de este ministerio, con el objetivo de impulsar las vocaciones STEAM (Ciencia, Tecnología, Ingeniería, Artes y Matemáticas) entre las niñas y jóvenes, así como reducir la brecha de género existente en este tipo de disciplinas.
- Celebración de una charla virtual con dos de las autoras de la Guía de comunicación no sexista del Instituto Cervantes.
- Difusión y/o colaboración en iniciativas relacionadas con la igualdad y diversidad de género desarrolladas por instituciones públicas y privadas:
  - Día Internacionales de la Mujer y la Niña en la Ciencia), Día Internacional de la Mujer en la Ingeniería.
  - La directora del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ha participado en la conferencia organizada por *Sheleader*, una entidad especializada en el empoderamiento de la mujer tanto en el ámbito profesional y personal como colectivo; así como en el coloquio “La dirección de los transportes públicos en Cataluña: en femenino plural”.
  - La directora del Aeropuerto de Vigo ha participado en la primera era edición del encuentro empresarial "Mujeres que lideran la empresa actual y futura", y en el programa de entrevistas “En femenino en singular”, de Televisión Galicia.
- Iluminación de algunos de los aeropuertos de la red con motivo de la celebración del “Día de la mujer”.

[177] En Brasil, no se han realizado acciones específicas a este respecto, debido a que la política en esta materia está en proceso de formalización.

- Aena tiene previsto dar una formación de manera on line sobre la prevención del acoso sexual a toda la plantilla de Aena.

- Exposición de muestras expositivas en aeropuertos para apoyar diferentes conmemoraciones, como por ejemplo en el Aeropuerto de la Gomera, con motivo de la conmemoración del Día Internacional de la mujer rural, la muestra “Mujeres de una isla rural”, o en el Aeropuerto César Manrique-Lanzarote, la exposición “Mujeres: retazos de una vida”, con motivo del Día Internacional de la eliminación de la violencia contra la mujer.
- Aena ratifica su inclusión en el IBEX Gender Equality Index, que reconoce y promueve la igualdad de género, lanzado BME (Bolsas y Mercados Españoles). Los requerimientos para entrar en el índice exigen una representación femenina entre un 25% y un 75% en su Consejo de Administración, así como entre un 15% y un 85% en la Alta Dirección.
- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton:
  - Adhesión a ENEI (*Employers Network for Equality & Inclusion*), una organización sin ánimo de lucro que ayuda a las empresas a construir y mantener equipos diversos así como culturas inclusivas a través de servicios de capacitación y consultoría.
  - Desarrollo de un informe interno en materia de Igualdad, Diversidad e Inclusión. Las conclusiones preliminares apuntan a reformular el proceso de contratación, desarrollar canales de carrera, crear una propuesta de marca y centrarse en la mentalidad de crecimiento.
  - Alcance durante el ejercicio 2022 de diversos compromisos originalmente adquiridos con la firma del *Women in Aviation Charter* en 2019, tales como el establecimiento de una estrategia y objetivos para promover la diversidad así como el reporte externo de los mismos.

Coincidiendo con el 8M, ACI Europe ha incluido a Aena como ejemplo en su campaña para mostrar cómo los aeropuertos de Europa están implementando su estrategia de sostenibilidad alineada con los ODS.

5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad

(GRI 3-3)

Aena, tanto en España, como en Reino Unido y Brasil, realiza tantas adaptaciones como sean necesarias para garantizar y favorecer la adecuada participación en las convocatorias de empleo y pruebas de selección de todas las personas, independientemente de su condición, prestando especial atención a aquellas que puedan tener alguna discapacidad, en cualquiera de sus formas.

En España, internamente, también se promueve el desarrollo de iniciativas específicas para la formación y sensibilización de la plantilla en materia de discapacidad. Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, lleva a cabo actividades tales como la celebración y promoción de ferias de empleo accesibles, así como la publicación de vacantes a través de plataformas locales como *Connect 2 Luton*, la página de empleo del sitio web de LBC y los periódicos locales (según lo acordado entre el aeropuerto y los respectivos organismos y organizaciones cada cierto tiempo), con el fin de promover y garantizar el acceso al empleo entre todas las personas. Asimismo, en Brasil se publican vacantes de trabajo específicas para personas con discapacidad en el sitio web local (concretamente, en la sección "*Trabalhe Conosco*").

A cierre del ejercicio 2022, la Compañía cuenta con un 1,53% de empleados con diversidad funcional. En concreto, en España, suponen un 1,46% y en Brasil un 3,15%. Asimismo, de forma indirecta también se promueve la empleabilidad de personas con diversidad funcional a través de la contratación de centros especiales de empleo, como ejemplo de medidas alternativas[178], cumpliendo así con el artículo 42 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, en lo que se refiere a la cuota de reserva de puestos de trabajo para personas con discapacidad.

Empleados con discapacidad (*) (GRI 405-1)

	Efectivos (**)		% sobre la plantilla Total	
	2021	**2022**	**2021**	**2022**
España	114	120	1,44%	1.46%
Reino Unido	-	-	-	-
Brasil	7	11	2,41%	3.15%
TOTAL	**121**	**131**	**1,48%**	**1.53%**

(*) Actualmente, en Reino Unido no se registra la condición de discapacidad de los empleados al ser considerado información confidencial. La plantilla total en Reino Unido a cierre del ejercicio 2022 ascendió a 685, lo cual representa un 7.4% sobre el total de la plantilla, por lo que su exclusión del dato no lo afecta de forma significativa.
(**) Ver nota al pie.

[178] Dato correspondiente al número efectivo de empleados con discapacidad en plantilla a 31 de diciembre, sin considerar el número equivalente resultante de medidas compensatorias. De acuerdo a la legislación vigente, 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 en España a 31 de diciembre 2021 es de 114 personas (1,44%) y en 2022 de 120 personas (1.46%). 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 a los ejercicios 2020, 2021 y 2022 que permita incluir el correspondiente porcentaje total de empleados con discapacidad.

5.2.3. Accesibilidad en los servicios

(GRI 3-3)

Aena dispone de instalaciones y centros de trabajo que facilitan el acceso de empleados, clientes, proveedores y usuarios incorporando adaptaciones que sean objetivamente necesarias en el entorno laboral y ofreciendo un servicio específico en los aeropuertos para personas con movilidad reducida (PMR).

Asimismo, con el fin de incorporar las mejores medidas en sus instalaciones de la Compañía y adaptarlas a las posibles necesidades que se puedan requerir, Aena colabora con organizaciones de referencia (por ejemplo, en España, CERMI o la Confederación de Autismo de España).

Por su parte, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton colabora con los proveedores de Salud Ocupacional para garantizar que, según sea necesario, se lleven a cabo ajustes razonables para aquellos empleados que los requieran (al igual que en el proceso de contratación, según lo mencionado en el apartado 5.2.2. anterior "Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad").

5.2.4. Entorno de trabajo diverso e inclusivo

Al igual que el resto de empresas públicas del grupo MITMA[179], Aena pertenece a la Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGTBI (REDI), cuya misión, según lo establecido en el protocolo firmado por sus constituyentes, consiste en fomentar la diversidad e inclusión del colectivo LGBTI en el ámbito del Sector Público Estatal, favoreciendo la sensibilización y el ambiente apropiado para la realización de iniciativas específicas.

Habiendo sentado las bases del protocolo, la continuación del progreso en la normalización y visibilización del colectivo LGTBI se enmarca como línea de acción principal para erradicar discriminaciones así como para facilitar la integración del colectivo en un entorno laboral adecuado dentro de empresas como Aena.

Aena reafirma su compromiso contra la discriminación y favorece la sensibilización y el ambiente apropiado para la inclusión efectiva del colectivo LGTBI en el entorno laboral.

5.2.5. Diversidad cultural en órganos de gobierno y empleados

Consciente del valor que aporta la confluencia de diferentes culturas y nacionalidades en el ámbito laboral y corporativo, Aena busca fomentar y maximizar la diversidad de su equipo, contando con políticas de RRHH que aseguran la igualdad de trato. En este sentido, la plantilla de la Compañía cuenta, al igual que en 2021, con un total de 18 nacionalidades diferentes.

[179] Adif, Adif-AV, ENAIRE, INECO, Puertos del Estado y Renfe Operadora.

Distribución de empleados en la plantilla por nacionalidad (*)				
	% en plantilla		% en puestos directivos y de gestión	
	2021	2022	2021	2022
Española	95,98%	95,41%	98,35%	98,22%
Brasileña	3,50%	4,01%	1,15%	1,26%
Italiana	0,12%	0,11%	0,15%	0,05%
Francesa	0,06%	0,11%	0,05%	0,09%
Alemana	0,06%	0,07%	-	0,05%
Venezolana	0,05%	0,06%	0,15%	0,19%
Británica	0,04%	0,05%	-	0,00%
Sueca	0,04%	0,04%	-	0,00%
Otras	0,16%	0,15%	0,15%	0,14%
TOTAL	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

(*) Actualmente, en Reino Unido no se registra la nacionalidad de los empleados, por lo que dicha información no se encuentra recogida en la tabla.

5.2.6. Diversidad generacional, gestión de la edad y fomento de la integración laboral de los jóvenes

(GRI 3-3)

Aena impulsa el empleo y la formación entre los más jóvenes y la diversidad generacional de la plantilla:

- La edad media de la plantilla en 2022 se sitúa en 47,63 años en el caso de los hombres y 48,00 años en el caso de las mujeres (47,75 tanto para hombres como para mujeres en 2021).
- En 2022 se han seguido desarrollando diversas iniciativas para fomentar la integración de los jóvenes en el mundo laboral. Entre ellas:
- En España, a cierre del ejercicio:
  - 23 convenios vigentes: 15 con universidades (públicas y privadas), con 4 centros de estudios, formativos o de negocio y 4 centros de formación profesional, permitiendo que 69 estudiantes de grado y máster y 11 de formación profesional hayan realizado prácticas curriculares o extracurriculares en España durante 2022.
  - Participación en 5 ferias de empleo.
  - Se ha reactivado la creación de una red de embajadores de marca y diversidad a través de la estrategia "*employer branding*" ("marca empleador") de la Compañía, que procura poner en valor su heterogeneidad entre otros aspectos. En concreto, se ha realizado la I Jornada de Embajadores de Marca y Diversidad de Aena, con casi 90 embajadores de distintos centros, que han sido nombrados teniendo en cuenta la equidad y diversidad en cuanto a la edad, género, ocupación, nivel profesional, antigüedad en la empresa y lugar de trabajo.
  - Asimismo, se ha trabajado en el desarrollo de planes de carrera y realiza anualmente

un análisis del Plan de sucesiones para puestos clave.

- En Reino Unido, la diversidad generacional de la plantilla sigue suponiendo un aspecto promovido por el Aeropuerto de Londres-Luton, teniendo en su plantilla un rango de edad que comprende desde los 22 a los 72 años (42 años de edad media). En este sentido, se garantiza que la edad no es un impedimento en el proceso de selección.
- Asimismo, a modo de ejemplo, en colaboración con "*The Prince´s Trust* y *The Launch Group* se ofrece la oportunidad a los jóvenes de la zona de disfrutar de una experiencia de aproximadamente cinco semanas en el aeropuerto para el fomento de la empleabilidad y las mejoras de las competencias en el empleo.
- En Brasil, el compromiso con la diversidad generacional queda reflejado en el desarrollo del programa *Jovem Aprendiz*, que busca promover la empleabilidad de la gente joven a partir de los 18 años.

Distribución de la plantilla por franjas de edad (%) (Consolidado)

	2021	2022
<30 años (%)	2,75	3,77%
30-50 años (%)	57,38	55,36%
> 50 años (%)	39,87	40,87%

	Convenios con Universidades	Convenios con escuelas de negocios	Convenios con centros de formación profesional
BALEARES	Universidad de las Islas Baleares		
CÁDIZ	Universidad de Cádiz		
CATALUÑA	Universidad Politécnica de Catalunya		
GALICIA	Universidad de Vigo		
LEÓN	Universidad de León		
MÁLAGA	Universidad de Málaga		
MADRID	Universidad Carlos III Universidad Politécnica Universidad Autónoma Universidad Complutense Universidad Rey Juan Carlos Universidad de Alcalá de Henares Universidad Pontífica de Comillas Hospital Puerta de Hierro Madrid	CUNEF Centro de Estudios Garrigues The College for International Studies	IES Virgen de la Paloma IES Francisco Tomás y Valiente ISFP Claudio Galeno IFP Vigiles
SEVILLA	Universidad de Sevilla	Instituto de Estudios Cajasol	

5.3. Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos

(GRI 3-3)

5.3.1. Compromiso con la atracción, desarrollo y retención del talento

El nuevo Plan Estratégico reconoce la Cultura y el Talento como habilitadores clave para la consecución de los objetivos marcados por la Compañía, y el mejor desempeño del propio Plan. Así se recoge también en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, en la línea "Desarrollo de la carrera profesional", enfocada en la atracción de talento y la formación de los trabajadores con el fin de detectar y promover el alto rendimiento, la motivación y el compromiso. Todo lo anterior redunda, asimismo, en la mejora de la imagen de marca de Aena.

En Reino Unido, la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton, alineada con la Estrategia de Sostenibilidad, contiene entre sus objetivos la atracción y captación de talento así como la garantía del desarrollo profesional de los empleados.

En Brasil, la estrategia de recursos humanos incorpora el compromiso local con el desarrollo y la promoción interna, así como la obtención de beneficios que incentiven la retención de talento. Todo ello, redunda en la mejora del clima corporativo.

5.3.2. Atracción, desarrollo y retención del talento

(GRI 404-2)

Para hacerlo efectivo, se plantean una serie de actuaciones específicas, como por ejemplo:

- Estrategia de *Employer Branding:* con el objetivo de fomentar el sentimiento y orgullo de pertenencia, así como atraer y retener el mejor talento para afrontar los retos futuros.
- Embajadores de marca y diversidad, para visibilizar las fortalezas de la Compañía y mejorar su atractivo en el ámbito del desarrollo profesional, involucrando directamente a empleados en la iniciativa.
- El desarrollo de planes de carrera y de sucesiones para puestos claves.
- Programas de gestión de potencial.
- Nuevos enfoques del programa de mentoring.
- La contribución por parte del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido a la *Luton Council's Training Academy* o la ampliación del programa de aprendizaje. En este sentido, cabe mencionar la colaboración con socios locales para la promoción del empleo en el entorno local[180], la participación en distintas ferias de empleo, así como en la iniciativa *The Prince's Trust*, una organización caritativa enfocada a fomentar la empleabilidad de las personas jóvenes. También se ha trabajado en colaboración con el Departamento de Trabajo y Pensiones ("DWP"), el Pasaporte al Empleo del Ayuntamiento de Luton ("LBC") y otros grupos benéficos locales para promover el empleo local. Cara al ejercicio 2023, el objetivo es continuar mejorando la gestión de oportunidades de formación y desarrollo, así como la puesta en marcha de nuevas metas en la gestión del desempeño, evaluación del desarrollo y el talento.
- En Brasil, se lleva a cabo un análisis de los empleados que ocupan puestos clave en la organización. Asimismo, la disponibilidad de Planes de Carrera y la cultura de *feedback* se erigen como herramientas útiles en la atracción y desarrollo del talento interno.

[180] El impacto de las medidas para promover el empleo no se documenta directamente desde una perspectiva estratégica, aunque los nuevos puestos de trabajo creados se documentan mensualmente a través de los People's Councils.

Aena promueve la atracción y retención del talento, promoción de la empleabilidad y del desarrollo de la carrera profesional

Empleo interno y externo	Formación técnica y de competenicas	Desarrollo y crecimiento profesional	Gestión del conocimiento y liderazgo	Apuesta por el talento

Con actuaciones concretas como

Estrategia de employer branding, embajadores de marca, planes de carrera y de sucesión, colaboraciones con organizaciones que persiguen objetivos específicos:

Reforzar el sentimiento de orgullo y pertenencia en la plantilla	Lograr una mayor atracción de talento y localizar a los perfiles más adecuados, tanto a nivel externo como interno	Identificar el potencial de la organización, incluyendo la gestión de la carrera profesional sénior	Ofrecer mejores oportunidades de desarrollo	Facilitar el relevo generacional y anticiparse a las necesidades de empleo a largo plazo y a los requisitos de cualificación

- Planes de carrera y de sucesiones para puestos clave.
- Becas de formación/práctica para estudiantes de máster y grado y firma de nuevos convenios con Universidades y centros de FP en todo el territorio.
- Participación en ferias de empleo.
- Mejora de la difusión de las convocatorias de empleo, los procesos de selección y la comunicación interna.
- Programa de Gestión de Potencial.
- Programas de mentoring y/o coaching (ver apartado Formación).
- Evaluación de oportunidades para desarrollar nuevos enfoques del Programa de Mentoring.

Evaluación del talento interno: el pilar de Aena

En España, el desempeño de los profesionales de Aena es evaluado de forma periódica.

La Gestión del Desempeño se erige como herramienta necesaria para la identificación de áreas de mejora en el trabajador de cara al desarrollo, identificar el grado de consecución de los objetivos marcados anualmente, las competencias y comportamientos de los profesionales.

La evaluación del desempeño se realiza al menos semestralmente y se mide, principalmente, a través de tres tipos de objetivos:

- De empresa. Vinculan a cada profesional con los resultados de la actividad general de la empresa, fomentando una visión común de la compañía. Están constituidos por aquellos objetivos del Plan Estratégico que determine el Comité de Dirección, basándose en las líneas estratégicas, recomendaciones económicas y de mercado, así como en los resultados del ejercicio anterior.
- De equipo. Deben estar alineados con los objetivos de empresa y, a su vez, ambos se fijan tomando el Plan Estratégico y los Planes Operativos de las diferentes unidades como punto de partida.

- Personales: Están relacionados con la actuación de cada profesional. Se estructuran en objetivos específicos del puesto, valores y formación.

La ponderación de los mencionados tipos de objetivos no es fija, siendo esta determinada anualmente por parte del Comité de Dirección en función de las prioridades estratégicas de cada ejercicio. El nivel organizativo del profesional y, consecuentemente, su capacidad de influencia sobre la consecución de los objetivos, también tienen un efecto sobre los objetivos asignados y su ponderación.

Además, a lo largo del año se realiza el seguimiento de la evolución de los objetivos por parte de los superiores jerárquicos mediante el uso de índices y estadísticas (en el caso de los objetivos de empresa y de equipo, este seguimiento se lleva a cabo a través de los Planes Operativos).

Los resultados de estas evaluaciones están vinculados a la retribución y permiten orientar el desempeño de los trabajadores mediante la identificación de posibles acciones formativas. En este sentido, cabe mencionar que el 100% de la plantilla de España participa en el sistema de gestión del desempeño.

En relación a la evaluación del desempeño del personal con cargos de responsabilidad (que representan un 14,4% de los empleados -14,7% en 2021-) en materia de gestión de recursos humanos, una parte de su evaluación completa corresponde a sus competencias conductuales y valores, que son previamente fijadas por su superior jerárquico. Estas competencias y valores se eligen de un catálogo que incluye competencias de gestión de resultados, sociales, directivas y de gestión de personas.

En estos casos, la parte fundamental de la metodología de evaluación del desempeño es la entrevista de evaluación ya que, además examinar los resultados que se han ido alcanzando a lo largo del período desde una posición constructiva, permite:

- Establecer una comunicación “bidireccional” entre mando y colaborador.
- Conocer las prioridades de la organización, del superior y de la persona evaluada.

En 2022, se han realizado más de 1.200 entrevistas a empleados con cargos de responsabilidad (un 2,4% más que en 2021). El 100% de directores y mandos intermedios.

Porcentaje de la plantilla que ha recibido una evaluación de desempeño por región, sexo y categoría profesional (%)
(GRI 404-3)[181]

	2021						2022					
	España		Brasil		Total		España		Brasil		Total	
	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	**Mujer**	**Hombre**	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	**Mujer**	**Hombre**
Alta Dirección	100 %	100 %	- %	- %	**100 %**	**100 %**	100 %	100 %	- %	- %	**100 %**	**100 %**
Directivos y Titulados	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**	**100 %**	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**	**100 %**
Coordinadores	100 %	100 %	83,33 %	81,82 %	**99,47 %**	**99,32 %**	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**	**100 %**
Técnicos	100 %	100 %	- %	- %	**98,52 %**	**97,02 %**	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**	**100 %**
Personal de apoyo	100 %	100 %	5,45 %	- %	**82,19 %**	**79,09 %**	100 %	100 %	87,65 %	92,86 %	**97,01 %**	**98,21 %**
Total	**100 %**	**100 %**	**22,68 %**	**23,2 %**	**97,49 %**	**97,13 %**	**100 %**	**100 %**	**91,94 %**	**97,78 %**	**99,68 %**	**99,91 %**

El Sistema de Gestión del Desempeño incluye la posibilidad de realizar la evaluación 180º de los valores o competencias conductuales para proporcionar a los empleados una perspectiva de su desempeño lo más completa y objetiva. En 2022 se ha provisto de esta opción a más de 1.151 trabajadores (15 más que el año anterior).

[181] No se dispone de información correspondiente a Reino Unido. Si bien, está prevista la puesta en marcha de un proceso de revisión anual de objetivos vinculado a los sistemas de retribución variable que permitirá hacer un seguimiento del rendimiento de los trabajadores y de los objetivos personales alcanzados a lo largo del año. Esta información será también útil para la identificación y seguimiento del talento interno..

En Reino Unido, los responsables de las diferentes áreas del Aeropuerto de Londres-Luton son evaluados de forma periódica y llevan a cabo la revisión del desempeño profesional de los miembros de sus equipos, de acuerdo con lo establecido en el Procedimiento de Gestión del Desempeño. Las metas en materia de desempeño son establecidas a nivel departamento, y su consecución resulta en la distribución de beneficios como incentivo a aquellos empleados con antigüedad.

En 2023, se plantea la puesta en marcha de un nuevo proceso de evaluación del desempeño, enfocado a su monitorización, evaluación y gestión, así como a la identificación y desarrollo del mejor talento. En este sentido, todas las medidas de rendimiento y los objetivos establecidos se vinculan con la estrategia corporativa y visión LLA Way.

Por último, en Brasil también se dispone de un Sistema de Gestión del Desempeño, si bien es únicamente aplicable a aquellos empleados en la categoría de directivos y titulados.

Otras herramientas para mejorar la gestión interna

Para facilitar la identificación de las necesidades, riesgos y oportunidades de las personas trabajadoras, así como posibilitar la toma de decisiones fundamentadas, objetivas y fiables, el *BigData* se erige como herramienta imprescindible en la gestión de Recursos Humanos.

Consciente de ello, Aena ha implantado el módulo SSFF P*eople Analytics*, que permite una mayor autonomía y autoservicio de la información además de formar parte de un sistema integrado (SAP). Una vez implementado *People Analitycs* en Aena, se continúa progresando en el camino de la digitalización de los procesos de personas, para lo cual se han adquirido los módulos de *Recruiting* y *Learning* de *SuccessFactor*s con el fin de atraer el mejor talento, especialmente en determinadas ocupaciones, mejorar el posicionamiento de la imagen de marca como empleador y reducir el tiempo medio en la búsqueda del candidato idóneo.

La herramienta de *People Analitycs*, mediante la explotación de la información contenida en el resto de módulos de la herramienta *(Employee Central, Desempeño, Recruitment, Learning*) permite:

- Medir el desempeño de los empleados.
- Realizar una planificación estratégica de la plantilla.
- Identificar gaps y carencias de la plantilla, así como mejorar la retención.
- Facilitar los procesos de reclutamiento y contratación
- Realizar análisis de la organización.
- Análisis de inteligencia competitiva.

5.3.3. Formación

(GRI 3-3; 404-2)

En línea con lo plasmado en el nuevo Plan Estratégico de la Compañía para los próximos años, Aena tiene como objetivo orientar la Organización y las capacidades de las personas a las nuevas necesidades, para lo cual la formación se convierte en aliado clave.

El Plan Estratégico plantea como objetivo, entre otros, desarrollar en el siguiente periodo DORA 3 el “Campus Aena”, un espacio que ofrecerá un servicio integral de formación

En España, este compromiso con la formación está, a su vez, reconocido en:

- El Convenio Colectivo, que incluye la formación y el desarrollo profesional de los empleados como una herramienta estratégica para mejorar su desempeño, desarrollar un nivel adecuado de especialización y empleabilidad, así como promover el crecimiento profesional y la adaptación constante a la evolución tecnológica y operacional.

El Convenio Colectivo incluye la necesidad de disponer de un Plan de Formación que esté orientado a la superación individual y a la capacitación profesional de los trabajadores. Dicho Plan se planifica, desarrolla, y supervisa por la Comisión Paritaria de Formación.

- La Política de Formación y la Estrategia de Sostenibilidad incluyen actuaciones específicas cuyo objetivo consiste en la formación y el desarrollo y carrera de las personas.

  Concretamente, los objetivos de la Política de Formación consisten en:
  - Desarrollar las competencias técnicas, profesionales y humanas de los trabajadores para favorecer y garantizar un correcto desempeño de su puesto de trabajo.
  - 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.

Con todo ello, Aena también da respuesta a los requisitos de formación y competencia que, según la normativa de AESA y EASA, debe cumplir el personal que presta servicio en un aeropuerto.

A su vez, continúa la implantación del Programa de Comprobación de la Competencia (exigido por AESA y EASA), definiendo nuevas pruebas y aspectos a evaluar,

dotando de un mayor número de *assessors* (figura encargada de aplicar las pruebas de Comprobación de la Competencia al personal afectado) y consolidando este proceso en todos los centros.

En Brasil, se llevan a cabo acciones de capacitación y desarrollo para los empleados. El responsable de monitorizar, controlar y auditar los procesos y políticas en esta materia es el Especialista en Capacitación y Desarrollo, que además promueve los siguientes objetivos en materia de formación:

- Empoderar a la comunidad aeroportuaria para obtener credenciales de acceso al aeropuerto.
- Desarrollar y capacitar a los empleados en Brasil para su retención, en línea con planes de sucesión.

Por su parte, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, de acuerdo con su propia política de formación, los responsables de las diferentes áreas tienen la responsabilidad de proponer actuaciones de formación y desarrollo específicas, de acuerdo al rol y las necesidades específicas de cada empleado. Para ello, previamente deben realizar una identificación de necesidades, así como la evaluación de la efectividad de la capacitación.

Además, se establecen objetivos en materia de formación, y se analiza el progreso de los mismos, valorándose los resultados del aprendizaje de forma conjunta con los empleados.

Actuaciones relevantes en 2022 en materia de formación

(GRI 404-2)

En España, los trabajadores participan en la elaboración del Plan de Formación a través de la realización de encuestas anuales de necesidades formativas. El objetivo es poder incorporar estas necesidades junto con la formación obligatoria y estratégica en el Plan de Formación previsto para años venideros.

También se dispone de una plataforma de autoaprendizaje que contiene cursos sobre materias relacionadas con los ejes estratégicos (innovación, transformación digital y sostenibilidad), idiomas, habilidades, y permite a los empleados elegir entre un amplio catálogo formativo, aquellas materias que sean de su interés. Mensualmente se promueve la realización voluntaria de una acción formativa de esta plataforma.

En 2022 ha habido 7.609 personas activas en esta plataforma (1.464 más que en 2021), lo que ha supuesto un total de 6.021 horas de estudio y de 1.375 cursos.

Adicionalmente a lo anterior, y como ejemplos de otros hitos a destacar:

- Se continúa avanzando en el desarrollo del proyecto Campus Aena, pudiendo destacar los siguientes hitos alcanzados durante el ejercicio 2022:
- Implantación de los simuladores de conducción (SICAM).
- Avance en redacción del proyecto de simulador de fuego en el aeropuerto de Sevilla.
- Implantación del nuevo simulador de instalaciones eléctricas aeroportuarias (SILA) en el aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Continuidad de la formación orientada a la transformación de Aena hacia una empresa *Agile*.
- Continuidad de la formación enfocada a la mejora de la experiencia de los clientes.
- Continuidad a la formación para acreditar a los responsables de Seguridad de los Aeropuertos como directores y directoras de Seguridad.
- AVSAF: Proyecto liderado por la AESA y que tiene como objetivo garantizar que todo el personal que acceda a la Zona Aeronáutica de Seguridad Operacional (ZASO) de un aeropuerto sin acompañamiento (peatones o conductores), disponga de los conocimientos mínimos necesarios en materia de Seguridad Operacional. En concreto se han desarrollado cuatro nuevos cursos online AVSAF-Peatones, AVSAF-Conductores, Conducción en Área de Maniobras (CAM) y Comunicaciones (COM).
- Los programas de inglés, y en especial el *That´s English*, facilitan la adquisición de conocimientos por parte de los empleados para el desarrollo de su puesto de trabajo y la presentación a exámenes oficiales para conseguir la acreditación de su nivel. Durante el ejercicio 2022 se ha ampliado la oferta formativa en el idioma inglés a través de varios niveles de inglés online y, como novedad, se ha desarrollado en colaboración con la Escuela Oficial de Idiomas un curso online específico de inglés aeronáutico para el personal que conduce por pista cuya edición piloto se ha realizado durante el último trimestre de 2022.
- En Brasil, destacan las formaciones en materia de ética, políticas internas, atención a personas con necesidades especiales, Calidad en la Atención y una actualización en la formación de AVSEC para los operadores de aeródromos.
- En Reino Unido entre las principales formaciones llevadas a cabo durante el ejercicio 2022 destaca *My EthosFarm* ("*The LLA Way*"), *Bob's Business* (módulos de seguridad cibernética para empleados cuyo trabajo se basa en la informática), Formación *Freeth* (actualizaciones legales) así como formación de antisoborno y esclavitud moderna.
- Adicionalmente a lo anterior, en España se ofrecen ayudas económicas al personal para la realización de estudios oficiales para las personas trabajadoras.

A nivel consolidado, los empleados de España, Reino Unido y Brasil han recibido una media de 67 horas de formación (41[182] en 2021). Asimismo, se ha destinado 3.163.757 € a programas de formación (998.283 € más que el año anterior).

Principales datos de formación (GRI 404-1)

		2021				2022			
		España	Reino Unido	Brasil	**Total**	España	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total**
Inversión en programas de formación y capacitación a empleados (€)		1.846.332	210.223	108.919	**2.165.474**	2.417.951	702.784,21	43.021,99	**3.163.757,05**
Inversión en formación por empleado (€)		233,9	334,8	374,3	**245,8**	295,02	1025,96	123,27	**342,77**
Empleados que han recibido formación (%)	Mujer	100%	-	100%	**100%**	100%	98%	100%	**99,8%**
	Hombre	100%	-	100%	**100%**	100%	97%	100%	**99,8%**
	Total	**100%**	**-**	**100%**	**100%**	**100%**	**97%**	**100%**	**99,8%**
Media de horas de formación al año por empleado (por sexo)[183]	Mujer	26,7	-	32	**26,8**	57,36	47,78	31,42	**55,66**
	Hombre	50,2	-	36,9	**49,7**	78,98	28,76	39,18	**73,87**
Media de horas de formación al año por empleado (por categoría profesional)	Alta Dirección	69,4	-	0	**69,4**	29,77	-	-	**29,77**
	Directivos y Titulados	30,6	-	42,3	**30,8**	52,51	9,87	18,99	**49,56**
	Coordinadores	36,4	-	35	**36,4**	61,38	10,61	32,83	**59,36**
	Técnicos	50,2	-	48,8	**50,2**	78,95	9,16	44,36	**77,12**
	Personal de apoyo	20,7	-	20,3	**20,7**	105,94	48,71	35,75	**71,39**
Media de horas de formación al año por empleado	**Total**	**41,6**	**-**	**35,3**	**41,4**	**70,97**	**36,36**	**36,43**	**67,09**

[182] Información no disponible para Reino Unido en 2021.
[183] Media de horas de formación por mujer = Número total de horas de formación proporcionadas a empleadas de sexo femenino / Número total de empleadas de sexo femenino
Media de horas de formación por hombre = Número total de horas de formación proporcionadas a empleados de sexo masculino / Número total de empleados de sexo masculino

Horas de formación por sexo, categoría profesional y región (*) (GRI 404-1)

2022

Horas de formación	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	Formación online	Formación presencial	Total	Formación online	Formación presencial	**Total**	Formación online	Formación presencial	Total	**Formación online**	**Formación presencial**	**Total**
Masculino	258.033,44	149.413,41	**407.446,85**	1127	10.692,00	**11.819,00**	7.524,46	1.292,00	**8.816,46**	**266.684,90**	**161.397,41**	**428.082,31**
Femenino	122.021,79	52.192,94	**174.214,73**	678	12.413,00	**13.091,00**	3.445,68	451,00	**3.896,68**	**126.145,47**	**65.056,94**	**191.202,41**
Total por sexo	**380.055,23**	**201.606,35**	**581.661,58**	**1805**	**23.105,00**	**24.910,00**	**10.970,14**	**1.743,00**	**12.713,14**	**392.830,37**	**226.454,35**	**619.284,72**
Alta dirección	92,00	235,50	**327,50**	-	-	**-**				**92,00**	**235,50**	**327,50**
Directivos y titulados	59.244,64	50.659,25	**109.903,89**	349	944,25	**1.293,25**	543,64	64,00	**607,64**	**60.137,28**	**51.667,50**	**111.804,78**
Coordinadores	48.936,07	28.036,26	**76.972,33**	62	160,75	**222,75**	1.455,24	416,00	**1.871,24**	**50.453,31**	**28.613,01**	**79.066,32**
Técnicos	226.707,27	118.698,43	**345.405,70**	178	417,50	**595,50**	4.555,58	280,00	**4.835,58**	**231.440,85**	**119.395,93**	**350.836,78**
Personal de Apoyo	45.075,25	3.976,91	**49.052,16**	1216	21.582,50	**22.798,50**	4.415,68	983,00	**5.398,68**	**50.706,93**	**26.542,41**	**77.249,34**
Total por categoría profesional	**380.055,23**	**201.606,35**	**581.661,58**	**1.805,00**	**23.105,00**	**24.910,00**	**10.970,14**	**1.743,00**	**12.713,14**	**392.830,37**	**226.454,35**	**619.284,72**

2021[184]

Horas de formación	España			Brasil			TOTAL		
	Formación online	Formación presencial	**Total**	Formación online	Formación presencial	**Total**	**Formación online**	**Formación presencial**	**Total**
Masculino	146.680,89	104.624,60	**251.305,49**	6.141,5	1.026	**7.167,5**	**152.822,39**	**105.650,60**	**258.472,99**
Femenino	49.066,44	27.884,48	**76.950,92**	2.723,5	380,5	**3.104**	**51.789,94**	**28.264,98**	**80.054,92**
Total por sexo	**195.747,33**	**132.509,08**	**328.256,41**	**8.865,00**	**1.406,50**	**10.271,50**	**204.612,33**	**133.915,58**	**338.527,91**
Alta dirección	12,00	821,00	**833,00**	-	-	**0**	**12,00**	**821,00**	**833,00**
Directivos y titulados	30.815,35	29.462,04	**60.277,39**	1.018,50	122,50	**1.141**	**31.833,85**	**29.584,54**	**61.418,39**
Coordinadores	27.748,61	16.348,17	**44.096,78**	1.411,00	163,50	**1574,5**	**29.159,61**	**16.511,67**	**45.671,28**
Técnicos	130.549,62	83.266,59	**213.816,21**	4.645,50	675,00	**5.320,5**	**135.195,12**	**83.941,59**	**219.136,71**
Personal de Apoyo	6.621,75	2.611,28	**9.233,03**	1.790,00	445,50	**2.235,5**	**8.411,75**	**3.056,78**	**11.468,53**
Total por categoría profesional	**195.747,33**	**132.509,08**	**328.256,41**	**8.865,00**	**1.406,50**	**10.271,50**	**204.612,33**	**133.915,58**	**338.527,91**

[184] Información no disponible para Reino Unido en 2021.

Otros programas de desarrollo[185]

PROGRAMA: MENTORING "LÍDERES DESARROLLANDO LÍDERES"		
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	**DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA Y LOS BENEFICIOS EMPRESARIALES**	**IMPACTOS CUANTITATIVOS**
Programa de desarrollo que se incorpora en Aena como una estrategia de: Gestión del conocimiento, Transformación cultural y Networking organizacional generador de redes de apoyo. Se trata de un programa de desarrollo en el que un/a profesional de mayor experiencia y reconocido prestigio en su área acompaña a otro/a en su desarrollo profesional, compartiendo su experiencia, su conocimiento del negocio y su visión estratégica, lo cual favorece el desarrollo de carrera del/a mente, el conocimiento de la cultura informal y el aumento de las competencias que se consideran críticas en la organización. El Programa ha ido evolucionando y ampliando ámbito de aplicación. Se inició como un Programa enfocado a promover la incorporación y el desarrollo de la carrera de los/as directores/as de aeropuerto y ha ido incorporando en las sucesivas ediciones a todas las áreas y niveles organizativos de Aena.	• Gestionar eficientemente el conocimiento acumulado en la empresa, con el fin de favorecer la trasmisión de la experiencia y el know how. • Favorecer la interrelación, la cooperación y el conocimiento mutuo entre personas, centros y áreas funcionales de Aena. • Desarrollar el talento identificado. • Facilitar la adaptación en las transiciones a puestos de mayor responsabilidad. • Desarrollar competencias críticas en los/as *mentees*.	Tasa de rotación mentees acumulada desde 2014: 3,2 % Grado de desarrollo aprendizaje conseguido: 3,66 (escala 1 a 4 - Promedio de valoración de los *mentees* en cada proceso). Valoración global de la utilidad cada proceso: 3,79 (escala 1 a 4 - (Promedio de valoración de los mentees en cada proceso). Valoración global del programa: 3,84 (escala de 1 a 4 - Promedio de valoración de los mentees de las 8 primeras ediciones). Desarrollo del talento/carrera: 26,7% promoción vertical y 23,3% promoción horizontal de los mentees de la edición 1 a la 8 (diferencia puesto desde el inicio del proceso a enero de 2023). Desarrollo competencias críticas: Porcentaje de procesos en los que se han trabajado específicamente según cuestionario de evaluación: Liderazgo: 79 % - Comunicación 89% - Negociación y gestión de conflictos: 85% - Flexibilidad y Gestión del Cambio: 64%. Interrelación/conocimiento mutuo entre personas, centros y áreas funcionales de la compañía: porcentaje de parejas formadas por mentor/ *mentee* de diferentes centros de trabajo o áreas de actividad: 100%
NÚMERO DE PARTICIPANTES	**251**	

PROGRAMA: MENTORING RECÍPROCO		
DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	**DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA Y LOS BENEFICIOS EMPRESARIALES**	**IMPACTOS CUANTITATIVOS**
El programa relaciona a directivos/as recientemente incorporados a la compañía con profesionales de larga trayectoria en la empresa. En las parejas creadas los roles de mentor/mentee son asumidos simultáneamente y pertenecen a áreas de actividad diferentes que pueden estar relacionadas. La persona recién incorporada comparte el conocimiento de su área de actividad específica y de la cultura de la organización externa. Por su parte, la persona de Aena comparte su conocimiento del negocio aeroportuario y de la cultura de Aena. Está diseñado para la celebración de tres- cinco sesiones (preferiblemente presenciales) con frecuencia mensual.	• Transmitir el conocimiento de negocio, su estructura y la cultura informal para facilitar la integración de los recién incorporados. • Ensanchar la visión de los internos. • Favorecer el desarrollo de una cultura empresarial de colaboración y apoyo mutuo. • Favorecer sinergias entre áreas de actividad	Ratio de procesos finalizados sobre el total de iniciados: 1/7 Procesos en que se han realizado 5 o más sesiones 6/7 procesos que habiendo realizado menos de 5 sesiones los participantes consideran completado como tal proceso estructurado. Consideran que pueden seguir manteniendo y enriqueciendo la relación sin estructura de proceso. Grado de utilidad percibida por los participantes (en cuestionario): Utilidad global: 66,7%: Muy útil; 11,1% Bastante útil Poco útil 22,2 %.El 77,8% lo considera muy útil para favorecer sinergias entre áreas y el 88,9 % Muy útil para conocer otras culturas empresariales y fomras de gestión. Nº de sesiones/actividades que se han realizado con otros centros o áreas de actividad diferentes a los de los componentes de cada pareja. Un 33% han realizado al menos una sesión. Nº de sesiones/actividades realizadas en grupo por dos o más parejas de la edición. No se ha realizado ninguna sesión.
NÚMERO DE PARTICIPANTES	7 parejas (14 participantes)	

[185] En Reino Unido, a fecha de este informe no se cuenta con un programa formal, pero varios empleados han realizado coaching profesional cuando se ha identificado. En 2023, está previsto trabajar en un programa para el desarrollo empleados de alto potencial a través de planes de desarrollo de liderazgo y coaching según sea necesario

PROGRAMA: COACHING

DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA	DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA Y LOS BENEFICIOS EMPRESARIALES	IMPACTOS CUANTITATIVOS
El coaching se lleva a cabo en la compañía como una estrategia de desarrollo con metodología personalizada adaptada a cada participante, que pretende liberar e impulsar el potencial de las competencias conductuales. Se trata de una relación profesional individual/de equipo, en la que un coach acompaña a otro/s en un proceso de transformación profesional. Se basa en el propio conocimiento del cliente mediante el diálogo y a través de preguntas formuladas por el coach, para que el cliente explore, amplíe la perspectiva al observar la realidad, potencie su capacidad creativa y descubra nuevas soluciones a medida que pone en práctica. Esta estrategia ha ido evolucionando y ampliando su alcance. Se inició en 2007 dirigido a directores/as mediante coaches externos. Desde 2011 se han incorporado coaches internos, con metodología y procedimientos comunes y se ha ido ampliando el alcance del programa a otros niveles de la compañía.	• Facilitar la implicación de los coaches para contribuir a la consecución de los objetivos y mejorar el desempeño profesional. • Mejorar las competencias conductuales de interacción social (comunicación e impacto, gestión de conflictos-negociación y trabajo en equipo), liderazgo (dirección de equipos y personas) y autogestión personal fundamentalmente. • Mejorar la autoconfianza y automotivación. • Favorecer el desarrollo del potencial para la adaptación a nuevos retos y puestos de mayor responsabilidad.	Durante el año 2022 se acompañan los siguientes datos: 143 horas de coaching individual (corresponden a 19 procesos: 10 hombres y 9 mujeres), 14 de los cuales realizados por coaches internos. Ratio de satisfacción:7,84 de media (sobre escala de 0-8). Desde el 2007 se facilitan los datos acumulados de: • 2.536,5 horas coaching acumuladas en procesos individuales desde 2007 hasta 2022. • Desarrollo de talento: un 28% de los clientes que han realizado procesos de coaching individual, han promocionado con posterioridad a puestos de mayor responsabilidad. Y un 20% se cambió a otro puesto de estructura. • Principales competencias trabajadas en los procesos de coaching: 77% Comunicación, 76% Liderazgo, 43% Gestión conflictos y negociación, 37% Inteligencia y gestión emocional, 30% Organización y gestión del tiempo, estrés.
NÚMERO DE PARTICIPANTES	124 personas han participado en procesos de coaching individual (también se han realizado 2 procesos de coaching de equipos), desde 2007.	

En 2022 en Brasil, se han llevado a cabo diferentes programas, los cuales se han establecido como obligatorios para nuevos empleados:

- Programa de formación LGPD (45 minutos por participante) para todos los empleados del área de Cumplimiento.
- Capacitación en Seguridad de la Información para todos los empleados, así como actividades de apoyo al área TIC.

Asimismo, en Brasil se ofrece a los empleados la posibilidad de obtener una beca de la Universidad Politécnica de Madrid
En relación a Reino Unido, también se ofrecen formaciones externas (tales como grados, másteres, etc) atendiendo a ciertas condiciones que se aplican normalmente al pago de las tasas de los cursos para los empleados apoyados por la Compañía (dichas condiciones se incorporan en un acuerdo firmado). En este sentido, el empleado se debe comprometer a permanecer en la Compañía por un mínimo de dos años después de haber completado un curso de estudio de 2 años, lo cual resulta en un total de 4 años. Sin embargo, si el empleado deja la Compañía en cualquier momento durante el período total de 4 años como se indica, deberá reembolsar a la Compañía las tarifas del curso, incluido cualquier otro costo adicional incurrido, como las tarifas de los exámenes.

Por otra parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton, a través de LLA Way y la formación ""core" los empleados pueden desarrollar su carrera profesional .

5.4. Relaciones laborales

(GRI 2-30; 3-3; 407-1)

En España, los derechos de libertad de asociación, sindicación y negociación colectiva se garantizan en el marco de la normativa laboral vigente y del convenio colectivo. Este compromiso queda reflejado en el Código de Conducta y viene refrendado en el Política de Derechos Humanos de Aena[186], que toma como referencia, entre otros, la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se garantizan los mencionados derechos de los trabajadores mediante el cumplimiento del *Trade Union Act 2016*. Asimismo, se refleja el compromiso con la libertad de asociación, sindicación, y negociación colectiva a través de la asociación del aeropuerto con *Unite the Union*, sindicato inglés al cual todo empleado puede unirse. A este respecto, periódicamente se llevan a cabo consultas con este sindicato en materia de negociación colectiva, formación, seguridad y salud, quejas y medidas disciplinarias, medioambiente e igualdad, entre otros temas. Asimismo, se informa a los empleados sobre sus derechos de representación sindical, en base a lo establecido por ACAS ("*Advisory, Conciliation and Arbitration Service*"). Por último, cabe destacar la adopción de una serie de medidas orientadas a garantizar los derechos laborales a este respecto.

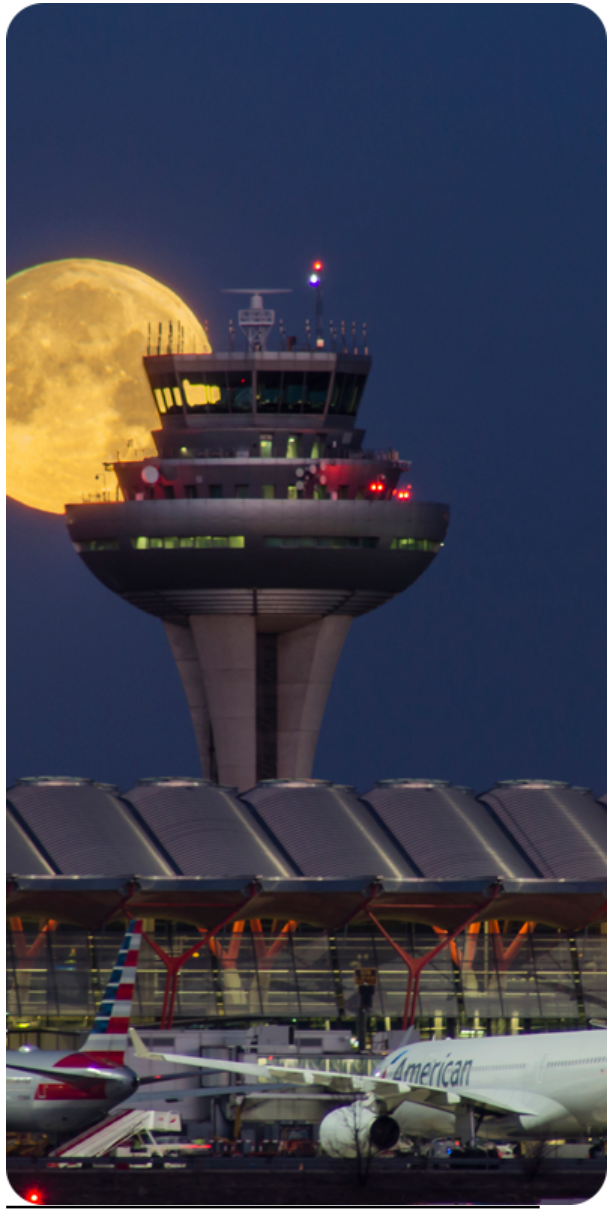
En Brasil, se refleja el respeto de los derechos de libertad de asociación, sindicación y negociación colectiva así como el compromiso con mantener una relación respetuosa con el sindicato en el Manual de Normas Internas. Por su parte, el Acuerdo Colectivo reconoce el derecho de asamblea como derecho fundamental de los trabajadores. Dicho compromiso es formalizado y supervisado por los responsables de las áreas de cumplimiento y recursos humanos. Asimismo, cualquier cambio o modificación del Acuerdo Colectivo debe ser negociado con el sindicato correspondiente.

99,87%	**100%**	**98,56%**
empleados cubiertos por convenio colectivo*	empleados pueden unirse a un sindicato reconocido por la empresa, o cualquier otro sindicato con fines de representación	empleados cubiertos por convenio colectivo**
99,85% en 2021 (Aena S.M.E., S.A. y AIRM) 100% en 2021 (ADI)	100% en 2021	100% en 2021
España	**Reino Unido**	**Brasil**

Compromiso corporativo con el derecho de libertad de asociación y negociación colectiva de los trabajadores refrendado en el Política de Derechos Humanos de Aena, que toma como referencia, entre otros, la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, y resulta de aplicación a todas las sociedades del grupo.

*La Alta Dirección no está sujeta al Convenio Colectivo.
**No incluye los directores de aeropuertos en Brasil.

[186] Resultan aplicables tanto a las sociedades de Aena en España, Reino Unido y Brasil.



Negociación colectiva

El I Convenio Colectivo del Grupo Aena y la legislación laboral vigente en España son el marco de referencia que establece las condiciones laborales y de estabilidad en el empleo de las personas trabajadoras[187].

El Convenio Colectivo de aplicación en las citadas sociedades regula, entre otros, los siguientes aspectos:

- Salud y seguridad.
- Remuneración.
- Horario de trabajo
- Formación.
- Desarrollo de la carrera profesional.
- Flexibilidad del tiempo de trabajo.
- Promoción en el empleo.
- Igualdad de oportunidades.

Actualmente, el Convenio Colectivo se encuentra en proceso de negociación, habiéndose celebrado sucesivas reuniones durante el ejercicio 2022 en las que se ha estado elaborando el nuevo texto convencional.

En Reino Unido, si bien en el Aeropuerto de Londres-Luton no se cuenta con un convenio colectivo como tal, se desarrollan una serie de actuaciones con el sindicato *Unite the Union* para garantizar el derecho a la negociación colectiva. Entre ellas:

- Organización de sesiones '*Meet the LLA Leadership*' trimestralmente.
- Elaboración de documentos de capacitación sobre las políticas y procesos de la Compañía.
- Promoción del dialogo con los trabajadores mediante la discusión con el mencionado sindicato sobre aspectos específicos.
- Anuncio de comunicaciones sindicales en los tableros electrónicos o el acuerdo de detalles a comunicar a través de *LLA Family Update*, entre otras iniciativas.
- Resumen de los acuerdos alcanzados en materia salarial a través del *LLA Pay Review*.

Por su parte, en Brasil, el Acuerdo Colectivo incluye cuestiones relativas a la retribución (abono de horas extras, prima de turno de noche, prestaciones sociales, etc.) así como relativos a las jornada especiales de trabajo.

Tanto el Convenio Colectivo en España como el Acuerdo Colectivo en Brasil están disponibles on-line (los empleados tienen también acceso al mismo a través de la intrane)t.

[187] Aplicable a Aena S.M.E., S.A. y Aena SCAIRM S.M.E., S.A
En ADI resulta de aplicación el Convenio Colectivo de Oficinas y Despachos de la Comunidad de Madrid.

5.4.1. Coordinadora Sindical Estatal

En España, la Coordinadora Sindical Estatal (CSE) es el órgano de representación de los trabajadores, integrado por doce miembros designados por los sindicatos que hayan obtenido al menos el 10% del total de representantes de personal y/o miembros del Comité de Centro en las elecciones correspondientes.

Por otra parte, existen distintas Comisiones paritarias que están compuestas por representantes de la empresa y miembros de los sindicatos integrantes de la CSE, cuya función consiste en desarrollar y tratar aspectos específicos que afectan a los empleados así como llevar a cabo y garantizar la aplicación y monitorización de los acuerdos adoptados en el marco del Convenio Colectivo, el cual es de carácter público y, por tanto, se encuentra permanentemente a disposición de toda la plantilla.

El Convenio Colectivo vigente regula una Comisión Paritaria dedicada exclusivamente a la Promoción y Selección. Ésta, junto con el resto de comisiones paritarias previstas en dicho convenio, cuentan con la participación de los sindicatos mayoritarios presentes en la empresa, con la finalidad de llevar a cabo un seguimiento de las distintas materias según sus competencias.

En 2022 se han celebrado diversas reuniones de las Comisiones paritarias.

El convenio colectivo incluye la existencia de comisiones paritarias

Comités de centro y/o delegados de personal: Garantizan la participación de los trabajadores en la gestión de la empresa.

5.4.2. Comunicación con los empleados

(GRI 2-29; 3-3)

Con el fin de compartir objetivos, fomentar la implicación de los empleados, así como difundir políticas y normas corporativas (incluyendo las relativas a asuntos laborales como, por ejemplo, el Convenio Colectivo), Aena dispone de diversos canales de comunicación específicos que facilitan el diálogo con los empleados:

En concreto, en España:

- El portal del empleado en SAP *SuccessFactors* (accesible desde cualquier navegador web o dispositivo móvil) está enfocado en fomentar la comunicación e interacción entre los trabajadores y facilitar el acceso a su información personal.
- La intranet cuenta con más de 30 portales temáticos, entre los cuales existe uno dedicado a proporcionar información relevante de actualidad en materia de la compañía y de recursos humanos.
- El correo electrónico, a través del cual se informa sobre campañas concretas que afectan a todas las personas trabajadoras, se erige como otra vía de comunicación con toda la plantilla.
- La publicación semanal de la revista Aena 360º recoge todas las noticias de la empresa y de las personas que la conforman. El espíritu de la publicación es abierto e incluye un buzón al que llegan peticiones, inquietudes y sugerencias de los empleados.
- De forma similar a lo anteriormente mencionado, varios aeropuertos cuentan con publicaciones propias en las que trasladan su información más local.

El espíritu de comunicación abierta se mantiene también en los espacios físicos, como los de la sede central de la Compañía, que están diseñados para promover el trabajo en equipo, y dinamizar y potenciar la creatividad y la innovación.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se dispone de canales propios de comunicación interna, así como el grupo de trabajo *"Engage Co: Lab"* que colabora, debate y busca soluciones eficaces para mejorar la comunicación entre los empleados y la empresa, fomentando el sentimiento de orgullo de pertenencia así como la participación de los empleados en distintos ámbitos.

Por su parte, en Brasil, los aeropuertos de Aena disponen de Aena Brasil Comunica, el programa "Estamos Conectados" y la revista mensual Aena Brasil 360º.

Comunicación interna

Intranet
SAP SuccessFactors
Publicaciones internas - Aena 360º
Programa Conecta2
Bienestar360
Buzón de sugerencias
Coordinadora sindical estatal
Comisiones mixtas
Diálogo con directivos
Buzones y correos electrónicos
Canal de denuncias
Grupos de trabajo

5.4.3. Satisfacción y motivación de los profesionales Aena

En España, Aena lleva a cabo de forma periódica evaluaciones de riesgos psicosociales para su identificación y evaluación. En base a los resultados obtenidos, se detectan posibles áreas de mejora y, en su caso, se implementan los planes de actuación correspondientes enfocados a garantizar el bienestar de los trabajadores, favorecer su satisfacción y motivación.

El Servicio de Prevención de Riesgos Laborales es el responsable de la realización de dichas evaluaciones mediante encuestas anónimas (algunas en formato online) siguiendo el método F-PSICO 4.0 del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), dependiente del Ministerio de Trabajo y Economía Social. Entre los factores que se evalúan en estas encuestas destaca la carga de trabajo, la autonomía, las demandas psicológicas o las relaciones y el apoyo social.

El índice de compromiso se calcula en base a los porcentajes de trabajadores clasificados en nivel de riesgo moderado y en situación adecuada para los factores psicosociales de "Variedad/contenido del trabajo" e "Interés por el trabajo/compensación", siendo actualizado periódicamente.

	2020	2021	2022
Índice de compromiso (%) (*)	90,14	82,43	84,75
% Plantilla cubierta	28,51	36,78	29,56

(*) Este índice se calcula haciendo la media, de todas las evaluaciones psicosociales que se hayan realizado ese año, de dos factores psicosociales: Variedad/Contenido del trabajo (VC) e Interés por el Trabajador/Compensación (ITC).

Durante el ejercicio 2022 se han continuado realizando evaluaciones de riesgos psicosociales. En dichas evaluaciones, que se realizan mediante una encuesta anónima a todas la plantilla del centro, se remiten cuestiones relativas a la satisfacción con la empresa, el diseño y contenido de las tareas realizadas, las funciones desarrolladas, las relaciones interpersonales en el trabajo, así como otras áreas de la organización

(como pueden ser la comunicación interna o el liderazgo).

Por otro lado, entre los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad (2021-2030) figura el establecimiento de un sistema de medición de clima laboral a través de encuestas, que se pondrá en marcha en próximas anualidades.

5.4.4. Reestructuraciones

(GRI 402-1)

En el periodo analizado, no se han realizado reestructuraciones de plantilla del Grupo y se ha tratado de evitar, en la medida de lo posible, medidas gravosas de flexibilidad externa.

En España, y en el caso hipotético de que resultara necesaria alguna medida de reestructuración, la legislación y la normativa de aplicación prevén garantías para negociar esta materia con la representación de las personas trabajadoras[188].

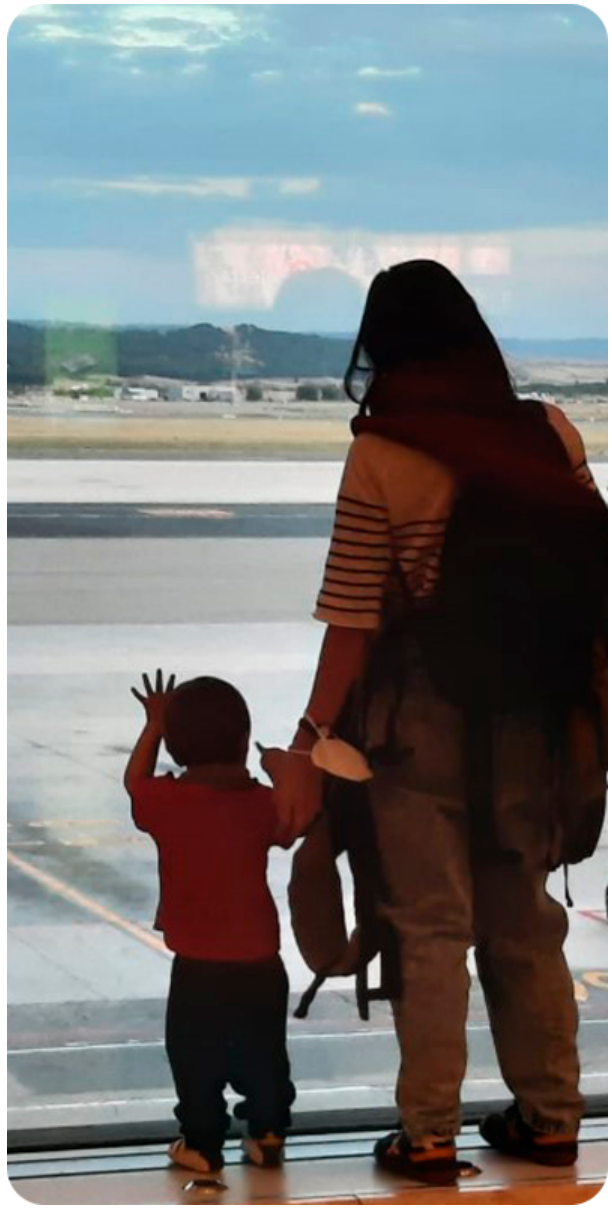
En Reino Unido se dispone de un sistema de cumplimiento enfocado a la prevención de riesgos regulatorios o prácticas irregulares que refleja el compromiso adquirido con, entre otros aspectos, llevar a cabo reestructuraciones de forma responsable. En este sentido, la legislación requiere:

- Consulta colectiva cuando se plantea la posibilidad de despedir y volver a contratar a 20 o más empleados.
- Si existe un acuerdo formal para la consulta y distribución de información a los empleados, llevar a cabo una consulta en materia de seguridad y salud.
- Consulta en caso de modificaciones del contrato de trabajo.
- Informar y consultar antes de un traslado TUPE, "*Transfer of Undertakings (Protection of Employment*)".

Asimismo, la normativa local contempla la obligatoriedad de involucrar a los representantes, en su caso, así como la propuesta de medidas alternativas, tales como la modificación de las horas de trabajo, la reubicación de empleados a otros puestos o el cese en la contratación de nuevos empleados[189].

En Brasil se da cumplimiento a lo establecido en la normativa legal a este respecto. Asimismo, el Acuerdo Colectivo, en su cláusula décima, establece que, en caso de que se produzca un cambio de ubicación del lugar del trabajo, Aena debe asumir los gastos asociados al traslado y el transporte, tanto de los empleados como de las personas dependientes.

En cualquier caso, cabe mencionar que tanto en España, como en Reino Unido y en Brasil no se ha realizado ninguna reestructuración en los últimos años.



[188] En España el tiempo de preaviso que se debe dar a los empleados y sus representantes antes de la aplicación de cambios operacionales significativos se establece en el Estatuto de los Trabajadores.
[189] Todo ello aplicable a personas trabajadoras con contrato indefinido.

5.5. Salud y seguridad en el empleo

(GRI 3-3)

COMPROMISO, EN TODOS LOS NIVELES DE LA ORGANIZACIÓN, CON:

- **Protección de la salud, física y emocional, y seguridad**
- **Cultura preventiva**
- **Reducción de la siniestralidad**

Política de gestión integrada de calidad, medio ambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo

Promover la integración sistemática de la gestión de la calidad, el medioambiente, la eficiencia energética y la seguridad y salud laboral en la gestión estratégica de Aena.	Mejorar continuamente el sistema de gestión integrado, evaluando periódicamente el desempeño obtenido, así como las necesidades y expectativas de las partes interesadas para la mejora continua.	Contar con la implicación y el compromiso de la Alta Dirección para alcanzar los objetivos propuestos, utilizando los valores y estrategias de Aena como principal referente para todas las personas de la organización.	Garantizar la capacitación y formación continua del personal de la organización mediante programas de formación y sensibilización en materia de calidad, medioambiente y seguridad y salud en el trabajo.	Proporcionar los recursos materiales y humanos necesarios para la alcanzar los objetivos y metas establecidos, así como para mejorar continuamente el desempeño de los procesos y resultados de Aena.	Impulsar y liderar la prevención de riesgos laborales, proporcionando condiciones de trabajo seguras y saludables, eliminando los peligros y minimizando los riesgos para la seguridad y salud en el trabajo.
	Asegurar la consulta y participación del todo el personal de Aena y sus representantes, así como el acceso a la información sobre los medios y medidas a adoptar para la prevención de los riesgos para la salud.		Comunicar esta Política a todo el personal y empresas que desarrollen su actividad en AENA, para que tomen consciencia de sus derechos y responsabilidades y ponerla a disposición de las partes interesadas.		Velar por el cumplimiento de los requisitos legales aplicables al ámbito de actuación de Aena, así como otros requisitos que la organización suscriba en términos de calidad, medioambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo.

Para lo que se dispone de:

Cubren al **100%** de los trabajadores.
Revisión y mejoras continuas para minimizar y/o erradicar posibles riesgos, incidentes y fatalidades

- Plan de Prevención de Riesgos Laborales
- Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medio Ambiente y PRL

Y se desarrollan actuaciones concretas:

- Formación.
- Seguimiento y auditorías externas de forma periódica (cada 5 años) por expertos en salud y seguridad.
- Evaluación de riesgos.
- Comunicación activa y bidireccional de forma regular entre las diferentes áreas implicadas (comités, recursos humanos, etc).
- Trimestralmente, reuniones de los comités de Seguridad y Salud, tanto Estatal como Local en los diferentes centros.

5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena

(GRI 3-3; 403-1; 403-8)

Con el fin de proteger la salud de los trabajadores y usuarios de las instalaciones, Aena promueve las mejores prácticas en materia de seguridad, salud -física y emocional- y bienestar.

Este compromiso, queda formalizado el Plan Estratégico 2022-2026, que planea desarrollar un Plan Integral de Bienestar Laboral (*Wellbeing*) y en la Política de Gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, y seguridad y salud en el trabajo, aprobada por el Consejo de Administración[190]. Esta Política, de aplicación a Aena en España, Reino Unido y Brasil, promueve la integración sistemática de la gestión de la salud y seguridad en la gestión ordinaria del Grupo, velando por el cumplimiento de los requisitos legales aplicables, así como otros requisitos que se hayan suscrito en este ámbito, como puede ser la participación de las personas trabajadoras y sus representantes en la gestión de la salud y la seguridad. Asimismo, establece medidas para sensibilizar a las principales partes interesadas y el compromiso de comunicar al personal y empresas que desarrollen su actividad en Aena, para que tomen consciencia de sus derechos y responsabilidades.

La Política incluye el principio de mejora continua así como una serie de objetivos y actuaciones específicas, para lo que se cuenta con la implicación y el compromiso de la Alta Dirección, tomando como referencia los valores y estrategias de la Compañía.

Estos compromisos se materializan en España a través del Sistema de Gestión de Riesgos Laborales, el Plan de Prevención de Riesgos Laborales y los procedimientos relacionados, que han sido revisados y actualizados en el ejercicio 2022. Como resultado de dicha revisión, se ha modificado el Plan de Prevención de Riesgos Laborales con el fin de integrarlo en el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente conforme a la norma ISO 45001.

En lo que respecta al Sistema[191] se audita externamente cada 5 años, habiéndose realizado la última auditoría en 2019, y contempla los siguientes aspectos:

- Evaluaciones de riesgos y peligros de salud y seguridad laboral para identificar qué podría causar daño en el lugar de trabajo.
- Priorización e integración de planes de acción con objetivos cuantificados para hacer frente a dichos riesgos.
- Integración de acciones de preparación y respuesta ante situaciones de emergencia.
- Evaluación del progreso en la reducción/prevención de peligros/riesgos de salud frente a los objetivos.
- Inspecciones internas en la materia.
- Procedimientos para la investigación de lesiones, dolencias, enfermedades e incidentes relacionados con el trabajo.
- Capacitación en salud y seguridad laboral proporcionada a los empleados y/u otras partes relevantes para crear conciencia y reducir los incidentes de salud y seguridad operacional.
- Criterios de salud y seguridad laboral introducidos en las adquisiciones y los requisitos contractuales.

Por su parte, el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de Aena contiene medidas organizativas y preventivas a aplicar tanto en la explotación de infraestructuras existentes como en la construcción de nuevas infraestructuras. Asimismo, se tienen también en cuenta posibles situaciones de emergencia y las actividades de terceros (contratistas, concesionarios, etc.).

La prevención de riesgos laborales y la promoción de la salud y seguridad de los trabajadores es una función transversal que aplica a todas las áreas y toda la actividad del Grupo.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton asume la Política de Gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, y seguridad y salud en el trabajo, y la adapta a su contexto local a través de la Política de Salud, Seguridad y Bienestar local[192] -revisada y firmada por el CEO en enero de 2022-, que cumple con los requerimientos de la ISO 45001:2018 y de la normativa que resulta de aplicación[193]. Dicha política refleja el compromiso con la promoción de la cultura de seguridad y salud por parte de la dirección del aeropuerto, así como con el fomento de una gestión de la seguridad.

Alineado con la política, el Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en Reino Unido promueve la adopción de un enfoque proactivo en la cultura de seguridad, el establecimiento de prácticas de reporte abiertas y transparentes, y la mejora continua. Este Sistema, certificado conforme a la ISO 45001[194], garantiza una gestión eficaz de la salud y la seguridad basándose en:

- Fuerte liderazgo y dirección.
- Identificación de riesgo, amenazas y oportunidades.
- Seguimiento, medición, análisis y mejora del desempeño.
- Evaluación del cumplimiento.
- Oportunidad de mejora continua.
- Análisis y evaluación del desempeño.

[190] Sustituye a la precedente Política de Prevención de Riesgos Laborales en España.
[191] El Sistema de Gestión de Riesgos Laborales está basado en la normativa aplicable (Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención. Dicho Sistema contempla
[192] Ver capítulo "Enlaces de interés."
[193] Health and Safety at Work Act de 1974 y Management of Safety at Work Regulations de 1999.
[194] El Aeropuerto de Reino Unido 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

- Inspecciones.

El mencionado Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en Reino Unido se audita externamente cada 3 años por *British Standards Institution* (BSI) e internamente dos veces al año. A este respecto, la última auditoría se llevó a cabo en abril de 2022 con resultados satisfactorios, reflejo del compromiso con la mejora continua y la consecución de los objetivos planteados.

Asimismo, la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 en Reino Unido define objetivos en materia de salud y seguridad que incluyen la revisión y mejora de las operaciones para abordar los problemas de forma proactiva, centrándose en los empleados, clientes y proveedores. El propósito es claro: implantar una excelente cultura de seguridad y gestión de riesgos en todo el aeropuerto.

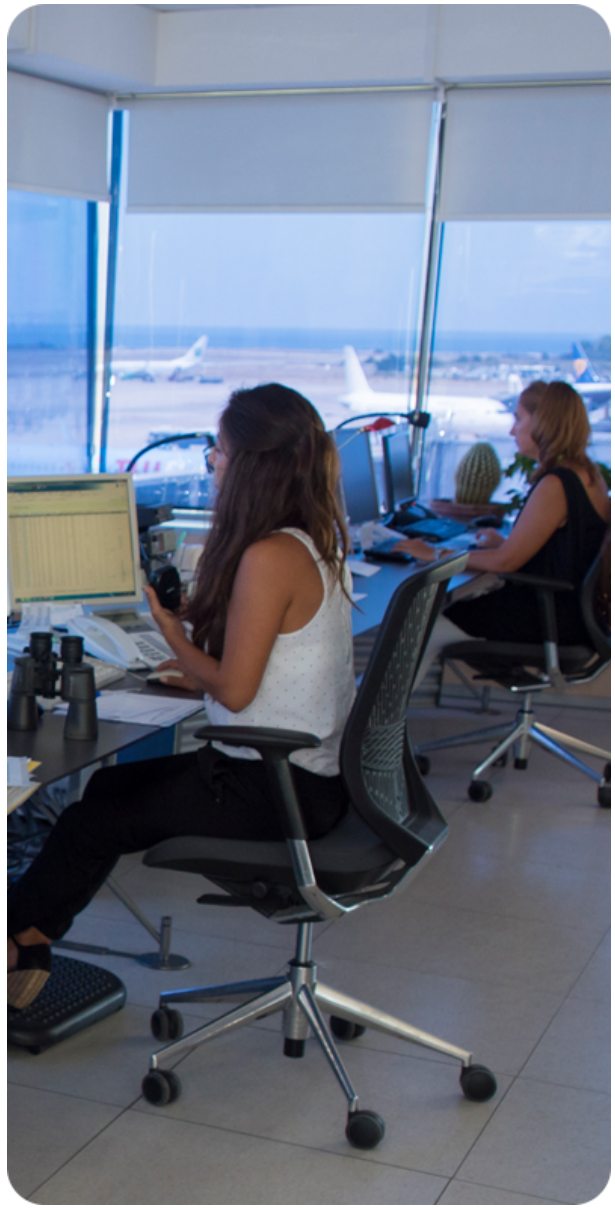
Por su parte, en Brasil, el compromiso con la salud y seguridad de los empleados se recoge en el Acuerdo Colectivo así como en la citada Política de Gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, y seguridad y salud en el trabajo.

Para su materialización, el Programa de Gestión de Riesgos Laborales[195] y el Plan de Riesgos Laborales establecen las disposiciones generales, el ámbito de aplicación, los plazos, así como las directrices y otros requisitos, en cumplimiento con la normativa que resulta de aplicación. Asimismo, se dispone del Programa de Control Médico de Salud Ocupacional, el Programa de Conservación de la Audición y el análisis ergonómico del trabajo. Todo lo anterior enfocado en la prevención de accidentes y enfermedades profesionales, mediante la minimización de posibles riesgos, la implementación de prácticas preventivas, y la monitorización continua de la salud de todos los empleados y proveedores.

Además, caben destacar las campañas desarrolladas por parte de la Comisión Interna de Prevención de Accidentes, la realización de inspecciones y auditorías por parte del departamento de Salud y Seguridad Laboral local y el desarrollo de campañas de sensibilización.

Como resultado de lo anterior, en 2022 se mantuvieron todos los aeropuertos y oficinas corporativas con exposición aceptable al riesgo, de acuerdo a los niveles de tolerancia establecidos por la normativa del Ministerio de Trabajo y Economía Social al riesgo laboral.

El Sistema de Gestión de Salud y Seguridad no aplica a los trabajadores que no son empleados, pero cubre el 100% de los empleados en Aena España, en Reino Unido y en Brasil.



[195] Todos los empleados están cubiertos por dicho programa.

ÓRGANOS PARA LA GESTIÓN DE LA SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO		
ESPAÑA	**Consejo de Administración**	Aprueba, promueve y despliega la Política de Prevención de Riesgos Laborales que garantiza un entorno laboral seguro y saludable.
	Dirección general	Máxima responsable del funcionamiento y la gestión en materia de PRL y de la aprobación de la Política de salud y seguridad.
	Direcciones y centros de trabajo	Responsables de establecer los medios y organización adecuados para cumplir con la Política de PRL.
	Servicio de Prevención Mancomunado	Encargados de vigilar la seguridad y 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. Apoyo y asesoramiento en el diseño, implementación y seguimiento de los planes y programas de prevención y protección de la salud.
	Delegados/as de prevención	Representan a las personas trabajadoras en el ámbito de la prevención de riesgos laborales.
	Comités de Seguridad y Salud (Comité Estatal de Seguridad y Salud (CESS); Comités Locales de Seguridad y Salud (CLSS) de los centros de trabajo)	Órganos paritarios y colegiados de participación y consenso, destinados a la consulta regular y periódica de las actuaciones en la empresa en materia de prevención de riesgos laborales, formados por representantes de las personas trabajadoras y de la Compañía. Elaboración, puesta en práctica y evaluación de los planes y programas de prevención de riesgos; promoción de iniciativas para la efectiva prevención de los riesgos y propuestas de mejora.
	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.
REINO UNIDO	**Consejo**	Asesora y asiste al CEO materia de seguridad y salud.
	CEO	Máxima responsabilidad en materia de seguridad y salud.
	Otros altos directivos, gerentes y supervisores	Asesoran y asisten al CEO materia de seguridad y salud.
	Responsable de Salud, Seguridad y Medio Ambiente del aeropuerto	Garantiza líneas de comunicación efectiva y directa con todas las personas implicadas en aspectos de Salud y Seguridad Ocupacional, y con otras áreas del aeropuerto.
	Trabajadores	Velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional.
BRASIL	**CEO**	Máxima responsabilidad en materia de seguridad y salud.
	Otros altos directivos, gerentes y supervisores	Asesoran y asisten al CEO materia de seguridad y salud.
	Responsable de Salud, Seguridad y Medio Ambiente del aeropuerto	Garantiza líneas de comunicación efectiva y directa con todas las personas implicadas en aspectos de Salud y Seguridad Ocupacional, y con otras áreas del aeropuerto.
	Trabajadores	Velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional.

Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de accidentes

(GRI 403-2)

La prevención de riesgos laborales y la promoción de la salud y seguridad en el trabajo se garantizan mediante el desarrollo de programas específicos y la colaboración con diferentes organismos.

En España, Aena dispone de un Manual de Gestión de Riesgos Laborales en el que se describen los procesos para identificar, prevenir y minimizar riesgos relacionados, siguiendo un proceso de revisión continuo. A este respecto, se establecen mecanismos para la identificación, registro y seguimiento de requisitos normativos, el análisis, identificación, evaluación y estimación del riesgo (tipo y gravedad), la adopción de medidas preventivas que permitan detectar potenciales impactos en la salud de los empleados, así como el establecimiento de medidas de control de carácter urgente que resulten necesarias para minimizar las posibles consecuencias derivadas de los mismos.

Asimismo, se dispone de un Procedimiento de Evaluación y Control de Riesgos, acordado por el Comité Estatal de Seguridad y Salud y publicado en la intranet para consulta de todo el personal, que describe la metodología a emplear cuando se lleven a cabo evaluaciones y controles de riesgos, las comunicaciones a seguir y las acciones de seguimiento y revisión de las medidas adoptadas.

En 2022 se han realizado 76 evaluaciones generales, 140 evaluaciones específicas, 252 estudios de riesgos de carácter laboral, y se han ejecutado 1.283 medidas, lo que representa el 15% del total. El 97% de los riesgos evaluados tienen consideración de tolerables, enfocando las principales medidas preventivas en los riesgos considerados como importantes (7%)[196].

A efectos generales, el Servicio de Prevención Mancomunado de Aena (SPMA) asesora y asiste a la empresa, las personas trabajadoras, sus representantes y a los órganos de representación especializados para realizar las actividades preventivas, a fin de garantizar la adecuada protección de la seguridad y salud de las personas trabajadoras. Para ello, entre otras tareas, lleva a cabo un seguimiento de todas las medidas preventivas propuestas para eliminar el peligro y minimizar los riesgos. Asimismo, cualquier cambio debe comunicarse al área de prevención de riesgos laborales, que en su caso será evaluado por el SPMA, de acuerdo con lo establecido en el Procedimiento de Gestión del Cambio[197].

Aena mantiene los más altos niveles de seguridad y minimiza la exposición de sus trabajadores el riesgo mediante la adopción de un enfoque proactivo

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se identifican y gestionan riesgos de salud y seguridad laboral en base a una estructura de gobernanza claramente definida y diseñada para que la implementación del referenciado marco de gestión (ver apartado anterior) sea efectivo.

La evaluación de riesgos laborales se lleva a cabo de forma continuada, tanto a nivel general (mediante la revisión de la documentación asociada a la gestión de riesgos estratégicos y su registro y revisión), como a nivel local[198]. Asimismo, estas evaluaciones también se llevan a cabo ante cambios legislativos y por cambios en procesos o ubicaciones de personal. Todo ello en el marco del Programa de Vigilancia de la Salud departamental.

Como medida adicional, se llevan a cabo evaluaciones de riesgo COSHH ("*Control of Substances Hazardous to Health Regulations*") de sustancias peligrosas utilizadas, incluyendo controles y procedimientos de emergencia asociados.

En Brasil también se dispone de comités que actúan como representantes de la empresa y de los empleados para supervisar la identificación de peligros, la evaluación de riesgos y la investigación de accidentes, cuya comunicación a todos los empleados se lleva a cabo a través de boletines sobre salud y seguridad.

Adicionalmente, se han implementado una serie de programas alineados con la normativa local, para identificar peligros laborales y evaluar riesgos (Programas de Gestión de Riesgos y de Control de Medicina del Trabajo)[199]. Aquellas situaciones susceptibles de generar, en su caso, accidentes graves son evaluados de acuerdo al Programa de Gestión de Riesgos[200]. Las medidas adoptadas para eliminar peligros laborales y minimizar riesgos son evaluadas de forma continua.

Asimismo, bajo el Programa de Gestión de Riesgos, se realizan evaluaciones de posibles riesgos que puedan afectar a la salud de los trabajadores, estableciendo exámenes médicos de monitorización y prevención. Complementariamente se desarrollan programas específicos como el Plan de Conservación de la Audición, para evitar posibles problemas derivados por el ruido de las aeronaves.

Por último, Brasil realiza evaluaciones de riesgos de seguridad y salud en proyectos de obras y de mejora de las instalaciones.

[196] En 2021, se llevaron a cabo 60 evaluaciones generales, 118 evaluaciones específicas, 144 estudios de riesgo y 1752 medidas, el 36% del total. 62% riesgos tolerables, riesgos importantes 12%.
[197] En España, el procedimiento de investigación de accidentes laborales aplica a enfermedades profesionales.
[198] Cada responsable de área debe garantizar que su área de actuación, incluidas las actividades de los empleados, está sujeta a una evaluación de riesgos por parte de una persona capacitada al respecto, tales como los miembros del equipo de Seguridad y Salud Local que realizan evaluaciones de riesgos locales mensualmente y después de cualquier accidente, lesión o cuasi accidente importante.
Asimismo, el procedimiento establece la implicación de los trabajadores de todos los niveles y funciones en la identificación de riesgos para garantizar la mejora continua.
[199] La identificación de peligros laborales o condiciones inseguras se lleva a cabo mediante el trámite de informes por parte de empleados a través de la herramienta "Ficha de Seguridad."
[200] Si bien hasta el momento no se han materializado ningún accidente.

Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral

(GRI 3-3; 403-4; 413-1)

La consulta y participación de las personas trabajadoras en materia preventiva se lleva a cabo a través de:

- En España, organismos de representación. Los Comités de Seguridad y Salud (de ámbito tanto estatal como local en los diferentes centros), órganos paritarios y colegiados de participación destinados a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos en el ámbito de actuación de su centro de trabajo, asegurando la participación de los trabajadores en el proceso. Dichos organismos están compuestos por representantes designados por la dirección de la organización y representantes de los trabajadores. Entre sus funciones se encuentran:
  - 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 de cualquier cambio que a-fecte a PRL.
  - Representación en los temas de PRL.

  Al menos cada 3 meses, los Comités de Seguridad y Salud se reúnen para tratar asuntos previamente consensuados. Las conclusiones y acuerdos alcanzados se ponen a disposición de todos los empleados a través de su publicación en la intranet corporativa. Mediante estos Comités, y siendo asesorados por los miembros del servicio de prevención, la Dirección informa, debate y fomenta la participación y consulta por parte de los trabajadores, a través de sus representantes en los mismos, a este respecto.

El 100% de los trabajadores de Aena en España están representados mediante los comités correspondientes de salud y seguridad o, para aquellos centros con un número de trabajadores inferior a 50, mediante los delegados de prevención.

- Herramientas de comunicación: El portal de recursos humanos de la intranet, la newsletter, las notas informativas o los buzones de correo del servicio de prevención en cada zona geográfica contribuyen a mantener una comunicación activa y recíproca con los empleados, así como a visibilizar la importancia del cumplimiento de los compromisos adquiridos o identificar inquietudes de los empleados en cuestiones relacionadas con la salud y seguridad (ver sección “Notificación, registro e investigación de la accidentalidad”).
- En Reino Unido a este respecto, si bien no disponen de un comité de representante de trabajadores como tal, si que se disponen de mecanismos suficientes para garantizar el establecimiento, la aplicación y el mantenimiento de los procesos de consulta y participación de los trabajadores en todos los niveles y funciones aplicables, en los procesos de desarrollo, planificación, aplicación, evaluación del rendimiento y oportunidades de mejora del sistema de gestión de la salud y seguridad en el trabajo. Asimismo, se cuenta con un procedimiento de comunicación interna y externa propio sobre sus sistemas de gestión y desempeño en materia de salud y seguridad, medio ambiente y energía:
  - A nivel interno: la comunicación se establece a través de cursos de capacitación y la distribución de procedimientos.
  - A nivel externo: la comunicación de lleva a cabo mediante la web y mediante la organización de reuniones con partes interesadas.
- En Brasil, la Comisión Interna de Prevención de Accidentes (CIPA), compuesta por compuesto por representantes de la empresa y de los trabajadores, tiene como objetivo prevenir los accidentes y las enfermedades resultantes del trabajo. Asimismo, la comunicación de novedades en materia de seguridad laboral se lleva a cabo a través de boletines, disponibles para todos los empleados.

Notificación, registro e investigación de la accidentalidad

(GRI 403-2)

La notificación de incidentes, accidentes o posibles amenazas relativas a la seguridad laboral se lleva a cabo a través de diferentes canales.

- En España, en persona, mediante correo electrónico dirigido a los responsables de la materia en el centro y/o al Servicio de Prevención Mancomunado de Aena de la zona correspondiente, a través del Portal del Empleado[201], o mediante los Delegados de Prevención.
  - En caso de accidente laboral, leve o grave, se dispone de un sistema definido y accesible a todos los empleados para que puedan notificarlo al área de recursos humanos (SPMA) mediante el Portal del Empleado o en papel.
    Tras el registro del accidente en el sistema (se registran todos los incidentes y accidentes laboral, ya sean con o sin baja e incluyendo los *in itinere*), se procede a la investigación del mismo, identificando las causas para prevenir posibles situaciones similares futuras. Como resultado del proceso se proponen acciones correctivas y/o preventivas. En este sentido, el seguimiento interno de la siniestralidad se

[201] Sitio específico disponible en la intranet para la notificación de accidentes o incidentes, a través del portal de recursos humanos y prevención de riesgos laborales.

realiza mediante la elaboración de Informes de Siniestralidad periódicos que reflejan la relación de accidentes/incidentes acaecidos. Asimismo, se informa a las autoridades laborales y sanitarias.

- La comunicación de deficiencias o mejoras se debe llevar a cabo a través del responsable correspondiente y/o del Servicio de Prevención Mancomunado de Aena (SPMA).

Cualquiera de estas vías garantiza la confidencialidad de los datos y de la persona notificante.

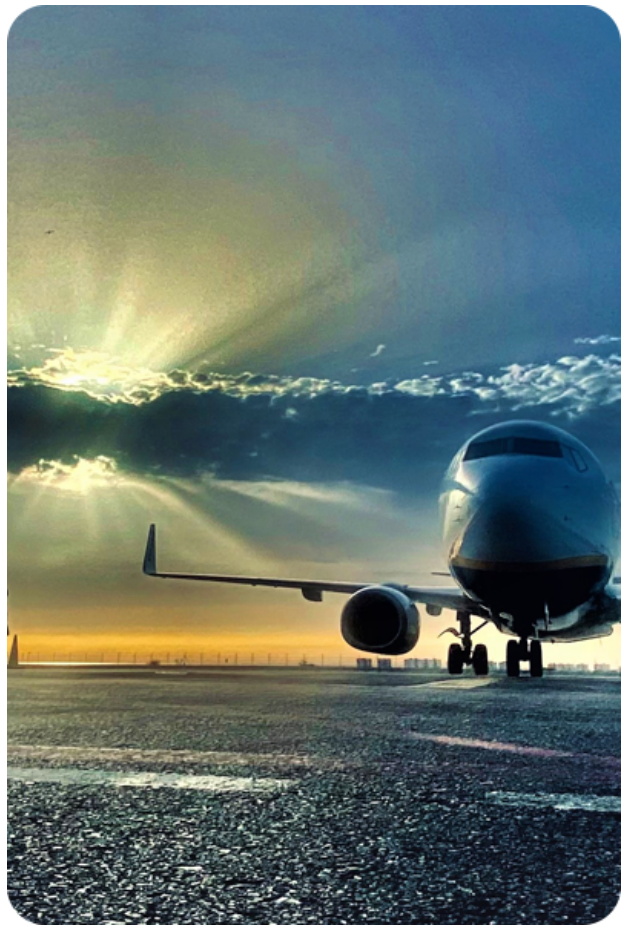
En cumplimiento de la normativa vigente en la materia, Aena respeta el derecho del trabajador a interrumpir su actividad y abandonar su lugar de trabajo cuando considere que dicha actividad supone un riesgo grave e inminente para su vida o su salud (entendiéndose por aquel cuya materialización resulte probable en un futuro inmediato y pueda suponer un daño grave para la salud). Durante 2022, no se ha registrado ninguna situación de este tipo en los centros de trabajo de Aena en España.

- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, la notificación de todos los incidentes (lesiones, cuasi accidentes y peligros) se lleva a cabo a través de la plataforma correspondiente al sistema de gestión, tras lo cual se inicia una investigación que resulta, para incidentes de riesgo medio-alto, en la elaboración de un informe de aprendizaje comunicado a los departamentos y puesto a disposición de los empleados a través del *Sharepoint* corporativo.
  Todos los empleados tienen la responsabilidad de informar de cualquier incidente a su supervisor y notificarlo en el sistema de gestión de incidentes, tan pronto como sea razonablemente posible sin exponerse a ningún riesgo adicional.
- En Brasil se comunican los accidentes a la Comisión Interna de Prevención de Accidentes y al resto de áreas de la empresa que puedan estar implicadas.

A nivel consolidado, en 2022 se registraron un total de 156 accidentes por parte de los trabajadores (22 más que en 2021), el 47,4% con baja (4,9% más que en 2021), todos investigados según el procedimiento correspondiente.

En concreto, en España se informó de 107 accidentes laborales en el centro de trabajo, 8 más que en 2021, de los cuales 56,1% con baja y 44,9% sin baja. En todos ellos se investigaron sus causas, encontrando que la mayoría de ellos fueron debidos a golpes contra objetos móviles y por sobreesfuerzos físicos.

Como resultado, se pusieron en marcha acciones preventivas y/o recomendaciones al trabajador/a. Si bien el nivel de siniestralidad en Aena es bajo, se ha detectado que los casos de accidentes in-itinere suponen porcentaje significativo de la siniestralidad, por lo que el servicio de prevención ha trabajado en la preparación de una campaña informativa para mejorar la seguridad en los viajes al o desde el centro de trabajo, que se ha llevado a cabo en 2022.



Accidentalidad (personal propio) (GRI 403-9)

	España			Reino Unido[202]			Brasil			Total Consolidado	
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2021	2022
Accidentes (nº)	**100**	**99**	**107**	**33**	**24**	**45**	**3**	**11**	**4**	**134**	**156**
Hombre	60	75	80	-	14	23	3	10	4	99	107
Mujer	40	24	27	-	10	22	0	1	0	35	49
Con baja	**41**	**43**	**60**	**-**	**8**	**10**	**0**	**6**	**4**	**57**	**74**
Hombre	30	35	51	-	5	7	0	6	4	46	62
Mujer	11	8	9	-	3	3	0	0	0	11	12
Sin baja	**59**	**56**	**47**	**-**	**16**	**35**	**3**	**5**	**0**	**77**	**82**
Hombre	30	40	29	-	9	16	3	4	0	53	45
Mujer	29	16	18	-	7	19	0	1	0	24	37
Con fallecimiento	**0**	**0**	**0**	**-**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Hombre	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Mujer	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Leves	**98**	**99**	**105**	**-**	**17**	**40**	**3**	**11**	**2**	**127**	**147**
Hombre	58	75	78	-	9	20	3	10	2	94	100
Mujer	40	24	27	-	8	20	0	1	0	33	47
Graves[203]	**2**	**0**	**2**	**-**	**7**	**5**	**0**	**0**	**2**	**7**	**9**
Hombre	2	0	2	-	5	3	0	0	2	5	7
Mujer	0	0	0	-	2	2	0	0	0	2	2
Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias[204]	**0,18**	**0,00**	**0,17**	**-**	**24,00**	**3,86**	**0**	**0,00**	**2,70**	**0,50**	**0,64**
Tasa de lesiones por accidente laboral registrables[205]	**3,66**	**3,72**	**5,03**	**-**	**27,43**	**7,72**	**0**	**12,48**	**5,40**	**4,03**	**5,30**
Tasa de fallecimientos[206]	**0**	**0**	**0**	**-**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Aena identifica de forma continua los peligros inherentes a los lugares de trabajo y a las actividades desarrolladas por todos los trabajadores con acceso a los mismos, teniendo en cuenta la información facilitada previamente por la Dirección del centro al Servicio de Prevención de Riesgos Laborales.

En Reino Unido, los peligros se identifican durante el proceso de evaluación de riesgos. Los responsables deben garantizar que sus respectivas áreas de responsabilidad, incluidas las actividades de los empleados, sean objeto de una evaluación de riesgos por parte de una persona competente y se revisen anualmente o cuando se produzca algún cambio, por ejemplo, un accidente o un cambio de equipo. El proceso de gestión de riesgos del Aeropuerto de Londres-Luton reúne una jerarquía de dos niveles de registros de riesgos. Estos registros son propiedad de los gerentes designados a nivel de departamento y los presidentes de Risk Management, Directores funcionales y el Director General. Los registros de riesgo también son utilizados por el Director de Capex en el Aeropuerto de Londres-Luton para ayudar a gestionar los riesgos derivados de proyectos específicos. Cuando los riesgos de un proyecto afectan al funcionamiento del aeropuerto, los presidentes del grupo de gestión de riesgos, los directores superiores y los directores funcionales de cada área son responsables de garantizar que dichos riesgos se incluyan en el registro de riesgos del grupo de gestión de riesgos o de la función correspondiente.

En Brasil, los peligros con posibilidad de generar accidentes graves son evaluados en el inventario de riesgos del Programa de Gestión de Riesgos. Algunas de las medidas tomadas o proyectadas para eliminar otros peligros laborales y minimizar riesgos mediante la jerarquía de control son el seguimiento continuo de riesgos, la señalización, la retransmisión de actividades y la formación.

Aena España incluye todos los trabajadores propios.

[202] Hasta 2021, no se reportaba la accidentalidad en Reino Unido desglosada por sexo, grado de gravedad o con/sin baja.
[203] Se consideran graves todos aquellos accidentes que hayan tenido grandes consecuencias, sin incluir los fallecimientos.
[204] Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias = (Número de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias (sin incluir fallecimiento))/Número de horas trabajadas) * 10^6
[205] Tasa de lesiones por accidente laboral registrables = (Número de accidentes con baja * 10^6)/(Número total de horas efectivamente trabajadas). Su cálculo es igual al Índice de Frecuencia.
[206] Tasa de fallecimientos = (Número de fallecimientos resultantes de una lesión por accidente laboral * 10^6)/Número de horas trabajadas

Accidentalidad (personal propio) (GRI 403-9)

	España			Reino Unido[207]			Brasil[208]			Total Consolidado	
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020[209]	2021	2022	2021	2022
Nº días perdidos	**1.620**	**896**	**2.060**	**84**	**174,7**	**84**	**0**	**54,00**	**292**	**1.124,70**	**2.435,56**
Hombre	1.215	674	1840	-	160	59	0	47,00	292	881,00	2.191,08
Mujer	405	222	220	-	14,7	24	0	7,00	0	243,70	244,48
Tasa de días perdidos[210]	**144,78**	**77,53**	**172,62**		**598,98**	**64,49**	**-**	**127,21**	**394,53**	**91,64**	**174,35**
Hombre	172,70	92,42	246,63	-	854,80	73,13	-	166,18	597,81	113,50	250,21
Mujer	97,49	52,05	49,18	-	140,69	50,18	-	49,41	0,00	54,02	46,90
Índice de incidencia de siniestralidad laboral[211]	**5,20**	**5,51**	**7,45**	**-**	**11,92**	**14,84**	**0**	**20,91**	**12,20**	**6,51**	**8,17**
Hombre	5,97	7,03	10,02	-	12,05	17,33	0	30,61	18,60	8,23	10,86
Mujer	3,84	2,83	3,03	-	11,72	11,11	0	0,00	0,00	3,47	3,58
Índice de frecuencia[212]	**3,66**	**3,72**	**5,03**	**23,90**	**27,43**	**7,72**	**0**	**12,48**	**5,40**	**4,64**	**5,30**
Hombre	4,26	4,80	6,84	-	26,71	8,66	0	17,89	8,19	5,93	7,08
Mujer	2,65	1,88	2,01	-	28,71	6,15	0	0,00	0,00	2,44	2,30
Índice de gravedad[213]	**0,14**	**0,08**	**0,17**	**0,06**	**0,60**	**0,06**	**0**	**0,66**	**0,39**	**0,09**	**0,17**
Hombre	0,17	0,09	0,25	-	0,85	0,07	0	0,84	0,60	0,11	0,25
Mujer	0,10	0,05	0,05	-	0,14	0,05	0	0,00	0,00	0,05	0,05
Horas trabajadas	**11.189.742,31**	**11.557.187,22**	**11.933.931,20**	**0**	**291.660,23**	**1.295.675,97**	**465.392,00**	**424.508,00**	**740.113,20**	**12.273.355,45**	**13.969.720,37**
Hombre	7.035.416,15	7.292.448,23	7.460.499,54		187.177,42	807.870,97	328.512,00	282.824,00	488.448,00	7.762.449,65	8.756.818,51
Mujer	4.154.326,16	4.264.738,99	4.473.431,66		104.482,81	487.805,00	136.880,00	141.684,00	251.665,20	4.510.905,80	5.212.901,86

[207] Hasta 2021, no se reportaba la accidentalidad en Reino Unido desglosada por sexo, grado de gravedad o con/sin baja.
[208] Las horas trabajadas en Brasil han sido estimadas de acuerdo a lo establecido a este respecto en el Acuerdo Colectivo.
[209] En 2020, se presentaron tres accidentes sin baja en Brasil, por lo que el índice de gravedad en el ejercicio es 0.
[210] Tasa de días perdidos = (Total de casos de días perdidos personal propio * 10^6) / Total horas trabajadas.
[211] Índice de incidencia de siniestralidad laboral = (Número de accidentes con baja * 10^3) / Plantilla media acumulada.
[212] Índice de frecuencia = (Número de accidentes con baja * 10^6) / (Número total de horas efectivamente trabajadas).
[213] Índice de gravedad = (Nº jornadas no trabajadas por accidente de trabajo con baja * 10^3)/(Nº horas efectivamente trabajadas).

Nº enfermedades profesionales por región declaradas por la mutua (personal propio) (GRI 403-10)

	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	**2020**	**2021**	**2022**
Nº de fallecimientos por dolencia o enfermedad laboral	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
Mujer	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
Hombre	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

Aena España incluye todos los trabajadores propios.

Si bien las enfermedades ocupacionales más comunes pudieran ser las lesiones lesiones musculoesqueléticas (minimizadas mediante la evaluación de riesgos y los controles asociados) o relacionadas con el ruido (minimizadas mediante evaluaciones de ruido que llevan a cabo a través de un programa regular establecido), durante el ejercicio 2022, en España, la especialidad de medicina laboral del Servicio de Prevención no ha detectado ninguna enfermedad profesional adicional, según el RD1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro.

Procedimientos de preparación ante emergencias en materia de salud y seguridad

Las instalaciones de Aena cuentan con protocolos de actuación en caso de emergencia (ver capítulo 6 “Servicios seguros y de calidad”), los cuales se encuentran disponibles para las personas trabajadoras de cada centro bien en la intranet o bien en el Portal del Empleado y son sometidos a revisiones periódicas.

Para ello, las áreas de prevención de riesgos laborales colaboran con otras áreas (seguridad, operaciones, etc.), resultando en una mayor implicación y compromiso a este respecto.

Como previamente fue indicado, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, como medida adicional, lleva a cabo evaluaciones de riesgo COSHH (“*Control of Substances Hazardous to Health Regulations*”) para todas las sustancias peligrosas utilizadas dentro de los departamentos, las cuales detallan los peligros y controles específicos para la salud requeridos así como los procedimientos de emergencia asociados.

Por su parte, Brasil dispone y mantiene actualizado el Plan de Emergencia del Aeródromo, que también trata sobre el procedimiento de desalojo del aeropuerto (testeado a través de simulacros anuales de evaluación). Además del plan de emergencia del aeropuerto, el departamento de seguridad y salud informa en la formación introductoria de seguridad y salud cuáles son los puntos de encuentro en caso de emergencia para todos los empleados contratados y proveedores de servicios.

Objetivos y seguimiento de los objetivos marcados en materia de salud y seguridad

Aena se compromete con la reducción de la siniestralidad y el desarrollo de una cultura preventiva a través del establecimiento de una serie de objetivos cuantitativos en materia de accidentalidad, los cuales se revisan y actualizan anualmente de acuerdo a las mejores prácticas del sector y/o las últimas tendencias. Como muestra de ello, en España se establecen una serie de metas atendiendo a un proceso de mejora continua en función de los datos históricos, teniendo en cuenta datos del sector. En el año 2021 para el año 2022, se establecieron los siguientes objetivos:

- Número de accidentes: 55.
- índice de incidencia[214]: 7,71.

La siguiente tabla muestra las metas establecidas y resultados obtenidos entre 2019 y 2022, del índice de incidencia y el número de accidentes.

[214] Índice de incidencia de siniestralidad laboral = (Número de accidentes x 10^3) / Plantilla media acumulada

		2019	2020	2021	2022
Índice de incidencia de siniestralidad	Meta	8,35	8,35	7,71	7,71
	Resultados	7,24	5,27	5,58	7,54
Nº de accidentes	Meta	60	62	60	55
	Resultados	56	41	43	60

En consecuencia, se han alcanzado los objetivos previamente propuestos.

A 2023, la meta marcada ha sido mantener el mismo objetivo, siendo esta meta 7,71[215] en el índice de incidencia de siniestralidad con respecto al 2022 y aumentar a 58 la meta del número de accidentes.

Asimismo, entre los objetivos establecidos por Brasil para el ejercicio 2022, se encuentra la implementación de todos los programas de salud y seguridad exigidos por la legislación brasileña y el cumplimiento con los planes de acción correctiva, habiéndose alcanzado el 100% de los mismos.

Absentismo (personal propio) (GRI 403-9)

	España			Reino Unido			Brasil[216]		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Nº de horas perdidas por absentismo[217]	**794.813,89**	**840.999,30**	**975.787,19**	**59.413,97**	**57.130,22**	**71.347,20**	**4.335,00**	**3.572,00**	**24.320,00**
Hombre	458.991,84	475.488,93	549.472,90	23.884,02	39.338,15	43.616,88	2.250,00	2.445,75	15.328,00
Mujer	335.822,05	365.510,37	426.314,29	35.529,95	17.792,07	27.730,32	2.085,00	1.126,25	8.992,00
Índice de absentismo[218]	**7,10**	**7,28**	**8,18**	**3,84**	**4,36**	**5,51**	**-**	**0,84**	**3,29**
Hombre	6,52	6,52	7,37	3,57	4,66	5,40	-	0,86	3,14
Mujer	8,08	8,57	9,53	4,31	3,82	5,68	-	0,79	3,57

Formación en materia de salud y seguridad laboral

(GRI 403-5)

Con el fin de garantizar el cumplimiento de la normativa vigente y materializar el compromiso de toda la plantilla en materia de salud y seguridad, las acciones de formación, comunicación y sensibilización se enmarcan como fundamentales.

Tanto en España, como en Reino Unido y Brasil, Aena se asegura de que cada trabajador reciba formación -teórica y práctica- adecuada y suficiente en materia preventiva, desde su contratación y durante toda la vigencia de su contrato, independientemente de la modalidad o duración del mismo, las funciones que desempeñe o posibles cambios organizativos o en los equipos de trabajo, así como con la introducción de nuevas tecnologías.

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 que adecuan la formación al puesto que ocupa. Los cursos resultantes son de carácter obligatorio, computan a efectos de la retribución variable anual y se imparten dentro de la jornada laboral.

[215] A partir de 2023 se calcula el índice de siniestralidad o incidencia por 100.000 trabajadores (y no por 1.000 trabajadores como hasta ahora), tal como indica el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST).
[216] En 2020, los aeropuertos de Aena en Brasil no registraron el índice de absentismo.
[217] Nº de horas perdidas por absentismo = Nº de horas acumuladas en el año de absentismo por bajas IT y situaciones asimiladas, faltas no justificadas, justificadas no recuperables y pendientes de justificar por cada hora de trabajo programada.
[218] Índice de absentismo = (Nº total de horas de absentismo / Nº total de horas trabajadas) x 100

En Brasil, se encuentra en proceso la contratación de una empresa especializada para la impartición de cursos en materia de seguridad y salud en el trabajo para ciertas ocupaciones.

Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo							
	España		Brasil		Reino Unido		Total
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2022
Actividades formativas (nº)	1.207	73	2	-	-	-	**73**
Empleados (nº)	7.746	5.500	70	170	-	604	**6.274**
Horas de Formación	43.551	44.070	80	-	-	-	**44.070**

En 2022, no se han registrado las horas de formación o el número de actividades en Reino Unido en esta materia específica.
Brasil: Reporta que, durante 2022, 170 empleados han recibido "*Trainning in health and safety issues*", dentro de alguno de sus itinerarios formativos. Pero no es posible discernir el número de actividades o horas de formación en esta materia específica.

5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras

(GRI 403-3; 403-6)

Aena establece medidas de prevención y promoción de la salud de sus trabajadores con el objetivo de mejorar sus condiciones, así como detectar aquellos factores de riesgo que puedan afectar a su salud. Para ello, se llevan a cabo una serie de actuaciones como reconocimientos médicos, programas preventivos, difusión de la cultura del *wellbeing*, seguimiento de enfermedades profesionales, etc.

Dichas medidas son desarrolladas por técnicos especializados y sometidos a consulta y participación en el Comité Estatal de Seguridad y Salud, previa su aprobación.

Principales actuaciones

En España, durante 2022 los centros de trabajo de Aena han ido relajando las medidas impuestas con motivo de la covid-19[219] dando paso al desarrolla de otras actuaciones específicas, entre las que caben destacar:

- 1.304 vacunas frente a la gripe estacional.
- 5.964 pruebas para conocer el estado de salud (reconocimientos médicos.
- Proyecto Bienestar 360º: Liderado por la dirección de recursos humanos en el que se fomentan la salud, el cuidado y el bienestar de las personas trabajadoras a través del boletín semanal que se distribuye por email y de diferentes materiales disponibles en la intranet de Aena.
- Medidas de conciliación y beneficios sociales.
- Programa de Atención al Empleado (PAE).
- Programa de conductas adictivas y apoyo emocional
- Protocolo de gestión ante situaciones de conflicto del personal[220].
- Adaptación del sistema de gestión de PRL al integrado de calidad, medio ambiente y eficiencia energética.

[219] Si bien los centros de trabajo han mantenido medidas protectoras implementadas como consecuencia de la pandemia (tales como la entrega de mascarillas FPP2 y material higienizante, la realización de pruebas diagnósticas, implantación de una política de teletrabajo y mayor flexibilidad horaria, etc.
[220] Su objetivo consiste en facilitar recursos y herramientas prácticas que puedan ayudar a los empleados en el entorno profesional y personal. Todas las personas trabajadoras tienen acceso a este material a través del boletín semanal que se distribuye por email y en la intranet de Aena.

- Campañas informativas: seguridad vial, fatiga visual en el trabajo y riesgo cardio vascular.

En Brasil y en Reino Unido, todos los trabajadores tienen derecho a seguro médico y han recibido información sobre los beneficios atribuidos.

Medidas para reducir el estrés

Aena dispone de un procedimiento para la identificación y evaluación de factores y riesgos psicosociales que pueden representar un riesgo para la salud y el bienestar de los trabajadores, entre los cuales figura el estrés. Asimismo, ha puesto en marcha una serie de actuaciones y recursos para ayudar a mejorar el estado emocional de los empleados y la gestión del estrés, entre las que destacan:

- Acciones de sensibilización, a través de las newsletter interna y webinars específicos.
- Instrumentos de apoyo al estrés, como el puesto a disposición a través del Programa de Atención al Empleado de Aena (PAE) y del equipo Bienestar 360º.
- Formación acerca del estrés para los empleados, a través de la nueva plataforma on-line *(Cómo combatir el burnout, ¡Eustresate!...)*
- Diseño ergonómico de los puestos de trabajo, que contribuyen al bienestar de los trabajadores en su entorno laboral y adaptación del mobiliario a personas con necesidades especiales (cojines lumbares, reposapiés,etc).
- Recomendaciones para adecuar los puestos de teletrabajo a criterios ergonómicos, contenidas en la política de teletrabajo, con el fin de reducir posibles lesiones músculo-esqueléticas y mejorar la salud y seguridad de las personas que se han adherido a esta modalidad de trabajo.
- Evaluación de factores psicosociales a través de encuestas anónimas, siguiendo el procedimiento aprobado en el seno del Comité estatal de Seguridad y Salud, así como posterior análisis de resultados y propuesta de medidas preventivas en las diferentes instalaciones.
- Identificación de las fuentes de estrés, a partir de 9 factores psicosociales: tiempo de trabajo, carga de trabajo, autonomía, demandas psicológicas, variedad y contenido del trabajo, participación y supervisión, interés por el trabajador y compensación, desempeño de rol y relaciones y apoyo social.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton lleva a cabo las siguientes actividades para reducir los niveles de estrés y sus consecuencias:

- Evaluaciones de riesgo de estrés.
- Monitorización de ausencias.
- Encuestas a empleados, incluyendo cuestiones sobre estrés/salud mental.
- Establecimiento de un rol de primeros auxilios de Salud Mental.
- Formación '*Better Conversation*' a gerentes y personal para mejorar la comunicación en materia de salud en los equipos.
- Programa de Asistencia al Empleado.
- Planes de Acción de Bienestar.
- Programa de bienestar materializado a través de eventos/seminarios web/almuerzos y sesiones de aprendizaje sobre una variedad de temas, incluidos el estrés y la salud mental.

A este respecto, en Brasil se ha realizado un análisis para identificar y evitar posibles sobrecarga de trabajo y situaciones de estrés y se ha impartido formación específica.

Medidas específicas de conciliación y bienestar

(GRI 3-3; 401-2; 401-3)

En España, la Estrategia de Sostenibilidad de Aena 2021-2030, a través de la línea de acción de "Gestión de Personas", contempla objetivos orientados a fomentar la conciliación laboral/personal de los trabajadores, mejorar la satisfacción y motivación mediante el programa de bienestar laboral, y la conciliación de la vida personal y laboral. A tales fines, se llevan a cabo las siguientes actuaciones:

- Desarrollo de un programa de retribución flexible.
- Establecimiento de un plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.
- Implantación de las políticas de Teletrabajo y Desconexión Digital.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cumple lo establecido por la Normativa de Trabajo Flexible y la Ley de Derechos Laborales de 1996 a este respecto. Entre otros, dicho compromiso se refleja a través de la Política de Trabajo Flexible y se materializa mediante el establecimiento de medidas como:

- Limitación de transferencia de vacaciones, procurando que los empleados disfruten los días asignados de vacaciones durante el periodo correspondiente (incluyen 5 días adicionales a lo requerido por la normativa).
- Licencia por maternidad, paternidad o adopción.
- Licencia parental de emergencia de hasta 5 días, excediendo lo requerido a nivel legal.
- Apoyo por parte de EAP en una amplia variedad de situaciones, incluidas las relativas a la violencia de género.
- Seguro médico privado para toda la familia.
- Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.
- Programa de asistencia disponible para todos los empleados y sus familias: servicio confidencial que incluye asesoramiento personal y asistencia legal si es necesario.

Asimismo, cabe mencionar las medidas adicionales de apoyo al empleado de las que dispone el Aeropuerto de Reino Unido:

- Atención médica (BUPA).
- Primeros auxilios de salud mental;
- Grupo de Planificación de la Estrategia de Bienestar, que desarrolla un programa de bienestar basándose en las necesidades/riesgos detectados entre los empleados (a partir de las encuestas, las evaluaciones de riesgo de estrés, los datos de ausencia, las referencias de salud ocupacional y los impactos externos actuales).
- Seminarios web enfocados en salud mental.

Por otro lado, las medidas de conciliación en Brasil están previstas en el Acuerdo Colectivo, pudiendo destacar entre otras:

- Flexibilidad en la jornada laboral (para aquellos empleados cuya jornada no sea de turnos).
- Licencia por maternidad.
- Reducción de la jornada laboral para gestantes.
- Beneficios tales como seguro médico y dental, seguro de vida, etc.

	Jornada de trabajo	**Conciliación vida familiar y permisos**	**Paternidad y maternidad**	**Violencia de género**	**Ayudas al empleado**
ESPAÑA	• Flexibilidad horaria: ◦ Horario flexible de entrada y salida. ◦ Dos horas de flexibilidad diaria para personas trabajadoras con hijos con discapacidad. • Jornada intensiva de verano (3 meses). Posibilidad de cambios de servicio para el personal de jornada a turnos. • Política de Teletrabajo que permita a los empleados trabajar a distancia. • Política de Desconexión Digital que fomente el respeto al horario laboral de los empleados y a su tiempo de ocio. • Jornadas de trabajo definidas y fijadas a corto y largo plazo. • Control horario.	• Reducción de jornada por cuidado de hijos menores de doce años, y familiares enfermos y/o discapacitados. • Excedencia por cuidado de hijos o familiares. • Permiso retribuido por asuntos particulares (asuntos propios). • Días de vacaciones por antigüedad (a partir de los 20 años de servicio, un día adicional por cada 5 años de servicios). • Permisos retribuidos los días 24 y 31 de diciembre.	• Descanso en los supuestos de parto, adopción o acogimiento. • Posibilidad de distribución del periodo de descanso por nacimiento de hijo.	• Posibilidad de reducción de jornada con disminución proporcional del salario o de la reordenación del tiempo de trabajo. • Suspensión del contrato de trabajo para aquellos supuestos de abandono de puesto de trabajo por parte de la trabajadora como consecuencia de ser víctima de violencia de género.	• 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.

	Jornada de trabajo	Conciliación vida familiar y permisos	Paternidad y maternidad	Violencia de género	Ayudas al empleado
REINO UNIDO	• Posibilidad de solicitar trabajo flexible, que puede incluir trabajo parcial, trabajar desde casa o en horarios de inicio y finalización modificados.	• Vacaciones anuales que incluyen 5 días por encima del mínimo establecido por el gobierno.	• Licencia pagada por maternidad, paternidad o adopción. • Licencia parental de emergencia de hasta 5 días más cumplimiento de licencia parental exigida por el gobierno.		• Los beneficios incluyen seguro médico privado para toda la familia. • Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado. • Programa de asistencia disponible para todos los empleados y sus familias: servicio confidencial que incluye asesoramiento personal y asistencia legal si es necesario.
BRASIL	• Medidas de conciliación previstas en el Acuerdo Colectivo.. Destacan; Licencia de maternidad, licencia de paternidad, permiso para acompañar a los hijos, etc..				

Principales datos 2022[221]

La tasa de regreso al trabajo de empleados que se acogieron al permiso parental asciendo en 2022 al 79,7% (82% en 2021).

Permiso parental (GRI 401-3)

	2021							2022						
	España		Reino Unido		Brasil		TOTAL	España		Reino Unido		Brasil		TOTAL
	M	F	M	F	M	F		M	F	M	F	M	F	
Empleados que se han acogido a permisos de paternidad/maternidad o adopción/acogida	**141**	**38**	**15**	**18**	**8**	**4**	**224**	**136**	**41**	**11**	**10**	**6**	**3**	**207**
Maternidad	0	36	0	18	0	4	**58**	0	41	0	10	0	3	**54**
Paternidad	141	0	15	0	8	0	**164**	136	0	11	0	6	0	**153**
Adopción/acogimiento	0	2	0	0	0	0	**2**	0	0	0	0	0	0	**0**
Descanso paternal	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	**0**
Nº de empleados que han regresado al trabajo después de terminar el permiso paternal/maternal o adopción/acogida	**112**	**23**	**14**	**23**	**8**	**4**	**184**	**117**	**28**	**11**	**1**	**6**	**2**	**165**
Maternidad	0	22	-	23	-	4	**49**	0	28	0	1	0	2	**31**
Paternidad	112	0	14	-	8	-	**134**	117	0	11	0	6	0	**134**
Adopción/acogimiento	0	1	-	-	-	-	**1**	0	0	0	0	0	0	**0**
Descanso Paternal	0	0	-	-	-	-	**0**	0	0	0	0	0	0	**0**

[221] De acuerdo con la legislación vigente y con la normativa interna que resulta de aplicación, todos los trabajadores de Aena tienen derecho a licencia por paternidad/maternidad.

Número de empleados que han regresado al trabajo después de terminar el permiso parental y siguen siendo empleados 12 meses después (2022) *

	España		Reino Unido		Brasil		TOTAL
	M	F	M	F	M	F	
Maternidad	0	21	0	21	0	4	**46**
Paternidad	110	0	13	0	8	0	**131**
Adopción/ acogimiento	0	1	0	0	0	0	**1**
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	**0**
Total	**110**	**22**	**13**	**21**	**8**	**4**	**178**

* En España, a 31/12/22, se contabilizan tres empleados en situaciones de Excedencia.
Información reportada por primera vez en el ejercicio 2022.

Tasa de regreso al trabajo

	Nº empleados regresaron al trabajo			Nº empleados deben regresar al trabajo			Tasa de regreso al trabajo*		
	M	F	**Total**	M	F	**Total**	M	F	**Total**
Maternidad	0	31	31	0	54	54	-	57,4%	57%
Paternidad	134	0	134	153	0	153	87,6%	-	88%
Adopción/acogimiento	0	0	0	0	0	0	-	-	0%
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	-	-	0%
Total	**134**	**31**	**165**	**153**	**54**	**207**	**87,6%**	**57,4%**	**79,7%**

(*) Tasa de regreso al trabajo: (Cifra total de empleados que regresaron al trabajo después del permiso parental/ Cifra total de empleados que deben regresar al trabajo después del permiso parental)x100.

5.5.3. Compromiso con las empresas (externas/concurrentes)

(GRI 403-7)

Como entidad sujeta al derecho público, en España Aena se compromete a establecer los requisitos y mecanismos de coordinación en materia de Prevención de Riesgos Laborales entre Aena y todas aquellas empresas que desarrollan algún tipo de actividad en las instalaciones gestionadas por la Compañía, con el fin de mejorar las actuaciones en materia de prevención de riesgos laborales y cumplir 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. Este compromiso con la protección de terceros contratados se refleja en la Política de Calidad, Medio ambiente, eficiencia energética y salud y seguridad.

A tales efectos, la Compañía cuenta con un sistema de Coordinación de Actividades Empresariales (CAE) con terceros[222] en funcionamiento en todos los centros de trabajo, a través del cual se comunican los riesgos de las empresas que trabajan en las instalaciones de Aena (empresas externas/concurrentes) y se fomenta la coordinación entre todas ellas. Concretamente, las empresas que realizan su actividad en los centros de Aena tienen el deber de rellenar y/o actualizar declaraciones de riesgos propios y riesgos a terceros, para posteriormente transmitirlas tanto a sus trabajadores como a Aena. Dicha información queda plasmada en un mapa de riesgos[223] que se pone a disposición de las empresas junto con el manual correspondiente y el enlace a la web de CAE de Aena. Durante el ejercicio 2022 se ha continuado con la mejora continua de la web para facilitar al máximo posible el proceso de coordinación de las empresas externas, pudiendo destacar el trabajo llevado a cabo para registrar los accidentes que las personas trabajadoras de todas las empresas externas hayan sufrido en las instalaciones de Aena. Esto resultará en una mayor eficacia a la hora de diseñar y mantener espacios donde prime la seguridad de todos los que acceden a las instalaciones. La coordinación de actividades empresariales se convierte de este modo en el mecanismo para fomentar de forma integral (tanto en el aeropuerto como en la sociedad) el cuidado de la salud de todas las personas trabajadoras, teniendo en cuenta el gran número de personas que realizan su actividad laboral en los centros de Aena.

Proteger la salud de sus trabajadores, proveedores, personal externo y pasajeros son prioridades para Aena

Asimismo, se dispone de un Procedimiento de Coordinación de actividades empresariales que establece requisitos y mecanismos de coordinación en materia de Prevención de Riesgos Laborales entre Aena y todas aquellas empresas que desarrollan algún tipo de actividad en sus instalaciones. La finalidad del procedimiento consiste en mejorar las actuaciones llevadas a cabo en este ámbito y garantizar el cumplimiento de 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. Dicho objetivo se alcanza mediante el intercambio de información relativa a los riesgos a terceros generados por la actividad de las empresas concurrentes en el centro de Aena.

Adicionalmente, se han seguido manteniendo reuniones periódicas con las empresas concurrentes en virtud del tipo de actividad que desarrollan o las zonas en las que operan.

Por último, los contratos con proveedores externos incluyen cláusulas que detallan las líneas de actuación en materia de seguridad y salud.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton lleva a cabo evaluaciones previas a la contratación de proveedores en las que se solicita, evalúa y califica la información de los mismos en materia de salud y seguridad. Una vez se formaliza el contrato, los proveedores están sujetos a la política de seguridad y salud del Aeropuerto. Asimismo, el departamento de Seguridad y Salud monitoriza el desempeño de los proveedores a este respecto, para su mejora continua.

Adicionalmente, se mantiene una colaboración continua con los proveedores para reducir los riesgos a los que puedan estar expuestos. Asimismo, se dispone de herramientas para compartir cualquier comunicación de relevancia con los proveedores. Por último, se organizan reuniones con los grupos de interés para evaluar el impacto de posibles riesgos que, en su caso, pueden trasladarse internamente a los órganos de gobierno.

En Brasil los proveedores de servicios se someten a una evaluación inicial de cumplimiento con la legislación brasileña de salud y seguridad. Asimismo, están sujetos al Procedimiento de Seguridad y Salud para Terceros, que describe la conducta de los contratistas, a fin de eliminar o reducir los riesgos en el entorno laboral, establecer los canales de notificación de accidentes y promover acciones de mitigación. Además, todos los accidentes de trabajo de terceros deben ser comunicados y debidamente investigados.

Por último, Brasil recomienda medidas de salud y seguridad para algunas actividades realizadas por los socios comerciales, como por ejemplo, ante actividades de construcción o considerados de alto riesgo, también incluidas en el Procedimiento de Seguridad y Salud de Terceros.

[222] La relación entre Aena y las empresas externas puede ser fruto de una vinculación directa, derivada una relación contractual entre las partes (contratos de trabajos, arrendamiento, cesión de instalaciones, etc.) o de una vinculación indirecta (cuando la empresa externa desarrolle su actividad empresarial en su totalidad o en parte de ella en las instalaciones de Aena).
[223] Puede consultarse el enlace a la web de Coordinación de Actividades Empresariales con terceros – Prevención de riesgos laborales. Ver capítulo “Enlaces de interés.”

6. Servicios seguros y de calidad (GRI 2-22; 3-3)

Seguridad Operacional

Programas y sistemas de gestión certificados y aprobados al más alto nivel de la Compañía.

Objetivos específicos.
Revisiones y auditorías periódicas, internas y externas.

Planes de emergencias.

Comunicación y formación.

Acciones correctivas.

Compromiso con la seguridad operacional extensible a terceros.

+90 supervisiones internas y 30 de auditorías externas de seguridad operacional

+8.500 empleados formados en seguridad operacional en 2022

Ciberseguridad o seguridad de la información

Sistema de Gestión de Seguridad de la Información certificado según la norma ISO 27001:2013.

Plan Estratégico de Seguridad de la Información 2022-2026, revisado por el Consejo de Administración y la alta dirección.

Formación y actuaciones de sensibilización

Procedimiento a para incidencia.

Planes de contingencia y procedimientos de respuesta a incidentes.

0 Violaciones de la seguridad de la información u otros incidentes de ciberseguridad

Seguridad Sanitaria

Aena ha recibido el galardón “Best Airport Group COVID-19 Excellence” en los premios “World Airport Awards” de la prestigiosa consultora Skytra.

- Los aeropuertos de Reus, Pamplona, Internacional Región de Murcia, Seve Ballesteros-Santander, El Hierro y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat han recibido durante el ejercicio 2022 el premio a las “Mejores Medidas de Higiene” en Europa, otorgado también por ACI, por las medidas sanitarias implantadas durante el ejercicio anterior contra la COVID-19.

El Aeropuerto de Londres-Luton ha recibido la acreditación de ACI (ACI Health Accreditation) .

Gestión excelente

Plan Estratégico Compañía.
Plan estratégico de mantenimiento aeroportuario de Aena.

Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025.

Plan de Calidad de Servicios (PQS).

Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA) de Aena Brasil.

Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena.

Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena, implantado y certificado en España conforme a las normas ISO 9001 e ISO 14001

Seguridad aeroportuaria

Centrada en:

Comunicación y colaboración entre todos los organismos y grupos implicados.

Vigilancia de las zonas vulnerables del aeropuerto.

Control del movimiento de personas y vehículos en los accesos a las zonas restringidas de seguridad.

Inspección de personas y bienes.

Elaboración y actualización de las medidas del Programa.

Más de 3.929 empleados formados en materia de seguridad aeroportuaria

Compromiso con los ODS

3 SALUD Y BIENESTAR

9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS

17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

Introducción

Aena es una compañía enfocada en la prevención de eventualidades y contingencias que afecten al normal desarrollo de sus actividades, tratando de paliar los posibles riesgos existentes.

Dada su naturaleza, la Compañía considera primordial llevar a cabo una evaluación continua de todos sus procesos en materia de seguridad y riesgos, adaptándolos en su caso y dotando de los recursos humanos, mecanismos y materiales necesarios. De esta manera se garantizan los máximos niveles de seguridad aeroportuaria, operacional, sanitaria y de la información.

Garantía de Salud y Seguridad en Aena (GRI 3-3)[224]

SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Frente a actos ilícitos es "la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita".

SEGURIDAD OPERACIONAL

Es la minimización del riesgo de ocurrencia de accidentes e incidentes graves en las aeronaves (prevención).

SEGURIDAD SANITARIA

Focalizada en la aplicación de medidas sanitarias que contribuyan a evitar al máximo la posibilidad de contagios y reducir la exposición de todos los usuarios, así como a garantizar su seguridad en todo momento.

CIBERSEGURIDAD O SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN

Abarca una serie de medidas de seguridad para prevenir y detectar el uso no autorizado de los sistemas informáticos.

[224] Aplicable a todos los servicios ofrecidos en los aeropuertos de Aena en España, Reino Unido y Brasil.

6.1. Seguridad Operacional

(GRI 3-3)

6.1.1. Marco de gestión

(GRI 2-23)

Aena aborda la seguridad operacional en sus instalaciones aeroportuarias adoptando una actitud focalizada en la prevención, con el compromiso de cumplir con los requisitos legales y normativas aplicables[225] en la materia, teniendo en cuenta las buenas prácticas establecidas en la Compañía y el sector y la dotación de los recursos necesarios para situar la seguridad operacional, incluyendo las situaciones de crisis, como una de las principales responsabilidades de todos los directivos y personal del aeropuerto en general.

Compromiso con garantizar los máximos niveles de Seguridad Operacional desde la alta dirección, para reducir los riesgos hasta un nivel deficiente y razonablemente alcanzable[226]. Plasmado en:

La gestión de la seguridad es una actividad formal, explícita y sistemática de carácter preventivo, donde la gestión de las crisis se orienta en el marco de una cultura justa buscando siempre identificar deficiencias sistémicas

Política de Seguridad Operacional
Aprobada por el Director de Operaciones, Seguridad y Servicios y el Consejero Ejecutivo y Director General de Aeropuertos firma su conformidad con la misma

Aborda la seguridad operacional en las instituciones aeroportuarias, adoptando una actitud preventiva, con el compromiso 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, incluyendo las situaciones de crisis, sea una de las principales responsabilidades de todos los directivos y del personal del aeropuerto en general.

Aplicación de la cultura justa como herramienta para mejorar las notificaciones de seguridad e incidir en la mejora de la actuación del sistema frente a la búsqueda de responsabilidades individuales, excepto en casos de dolo o negligencia grave

Ha dado lugar a la implantación de los **Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO),** herramienta utilizada en Aena para asegurar que se alcanzan y mantienen los niveles de seguridad operacional adecuados, adaptado a cada aeropuerto de la red. Incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos:

[225] 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:
a. 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.
b. 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.
c. El Reglamento UE Nº 139/2014 (de aplicación a los aeropuertos de Aena en España y Reino Unido) por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) Nº 1139/2018 del Parlamento Europeo y el Consejo, establece en su parte ADR.OR.D.005 la necesidad de que se incluya, como parte del sistema de gestión, una descripción de los principios generales y la filosofía del operador en materia de seguridad operacional, la Política de Seguridad, que deberá estar firmada por el gestor.
d. En Brasil, los requisitos del Anexo 19 de la OACI están presentes en el Reglamento determinado por ANAC (RBAC 153).

[226] Todos los aeropuertos de Aena en España, Reino Unido y Brasil disponen de una política de seguridad operacional y los correspondientes SGSO, procedimientos, programas, etc, adaptados a sus casuísticas.

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. Asimismo, identificaciónd e oportunidades de mejora

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 (mecanismos para compartir y difundir información entre los distintos centros y los agentes implicados)

Mejorando la seguridad global del aeropuerto a través de un programa de seguridad operacional con objetivos claros

Programa de Seguridad Operacional,
Para alcanzar el principio de mejora continua del Sistema en cada aeropuerto

Con objetivos y metas concretas, medidas a través de indicadores índices e indicadores (adaptados a cada aeropuerto) que son evaluados y analizados de forma periódica.
Incluye actuaciones y recursos necesarios en materia de Seguridad Operacional para la consecución de objetivos, así como los plazos en los que han de ser alcanzados.

Estos indicadores están relacionados con la meteorología, el mantenimiento, el medio ambiente, los vehículos/ conductores o las incidencias, entre otros

6.1.2. Objetivos en materia de Seguridad Operacional

Aena establece objetivos en materia de seguridad operacional para cada uno de sus aeropuertos, garantizando el correcto cumplimiento de los niveles de seguridad establecidos. Asimismo, incorpora posibles mejoras basándose en la experiencia de la Compañía, las lecciones adquiridas y el análisis detallado de estas, para comprobar su grado de efectividad.

En España, la modificación y adaptación de infraestructuras, el establecimiento de procesos más eficientes para la identificación de riesgos y la mejora de la cultura de seguridad operacional mediante el fomento de las notificaciones y la implantación de los principios de cultura justa son algunas de las principales metas. A nivel transversal, destaca la creación de una unidad independiente de supervisión de los procesos de cumplimiento de la gestión de seguridad operacional (*Compliance Monitoring*).

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton establece objetivos en la materia para asegurar la prevención de accidentes, prestando especial atención a la formación, la puesta en valor de lecciones aprendidas, la organización de *meetings* y *workshops*, o el refuerzo del programa de tours y visitas para empleados. Para su medición y seguimiento, se establecen objetivos a nivel interno.

En lo que respecta a Brasil, los aeropuertos están enfocados en implementar cuantas medidas sean necesarias para mejorar y mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, incluyendo las acciones resultantes de la identificación de los peligros y la gestión de riesgos. Además, se busca reforzar la coordinación entre las diferentes actividades, así como las actuaciones de formación y difusión.

Aena busca la mejora continua de sus operaciones y garantizar un nivel de seguridad operacional excelente.

6.1.3. Principales actuaciones enfocadas a la mejora de la seguridad operacional en 2022

En línea con las mejoras implementadas durante 2021 en materia de seguridad operacional, en 2022 la Compañía se ha focalizado en:

- La consolidación de un procedimiento para notificar el estado y las condiciones en las que se encuentran las pistas (GRF), con el fin de detectar el estado del pavimento en caso de condiciones meteorológicas adversas, tanto en los aeropuertos españoles, como en el de Reino Unido y en los de Brasil.
- De forma específica en Reino Unido, la formación de los empleados y del personal aeroportuario en la materia, tomando como referencia iniciativas previas y el aprendizaje compartido. Asimismo, destaca la continuidad del programa de retención de habilidades para el personal en excedencia y la reducción del número de accidentes.

6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional

(GRI 3-3; 416-1)

Con el fin de establecer un proceso de mejora continua, que a su vez sirva como una herramienta de evaluación del SGSO, se llevan a cabo los siguientes mecanismos de control:

- **Supervisiones internas**, en todos los aeropuertos de la red de Aena, incluidas las plataformas de Bases Aéreas abiertas al Tráfico Civil, con el objetivo de verificar el cumplimiento normativo y la implantación, idoneidad y eficacia adecuada de los sistemas, así como evitar la detección de posibles no conformidades en supervisiones externas. En el ejercicio 2022, se han realizado un total de 49 supervisiones internas en España (50 en 2021, en España), 41 en Reino Unido y 2 en Brasil[227].
- **Auditorías externas**, para asegurar la correcta implementación del SGSO en cada aeropuerto.
  - En España, estas son realizadas por AESA. En general, los aeropuertos de la red reciben una media de 25 visitas de auditores anualmente, teniendo una mayor presencia en los tres aeropuertos grandes (Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca) así como los del Grupo I.
  - En Reino Unido, la Autoridad Civil de Aviación (CAA) y la *British Standards Institution* realizan estas auditorías dos veces al año.
  - En Brasil, la *Agência Nacional de Aviação Civil* (ANAC) lleva a cabo las auditorías externas en esta materia. En 2022, se realizó una auditoría mientras que, a finales de 2021, 4 aeropuertos se encontraban en proceso de certificación.
- **Simulacros**. En 2022 se han llevado a cabo 20 simulacros generales aeronáuticos (28 en 2021) en los aeropuertos españoles de la red de Aena[228]. Asimismo, y siguiendo el esquema establecido por la CAA, en Reino Unido también se llevan a cabo simulacros de forma regular. En concreto, 3 simulacros durante 2022[229]. En Brasil, la Dirección de Operaciones es responsable de organizar estas actividades, resultando en la puesta en marcha de 25 simulacros durante 2022 (ninguno en 2021).

Seguridad Operacional

83% de los aeropuertos de acuerdo a Reglamento UE 139/2014 y 17% de acuerdo a Real Decreto 862/2009.[230]

[227] Información de Reino Unido y Brasil en 2021 no disponible.
[228] Aeropuertos de Vigo, Pamplona, Tenerife Norte-La Laguna, Málaga-Costa del Sol, Valladolid, AIR Murcia, Santiago - Rosalía de Castro, Jerez, Almería, Burgos, León, Madrid-Cuatro Vientos, Badajoz, Bilbao, Sevilla, El Hierro, La Gomera, CM-Lanzarote, Girona, JT Barcelona-El Prat . Aplazado para 2023 en el caso de La Palma.
[229] Información de Reino Unido en 2021 no disponible.
[230] Las bases aéreas abiertas al tráfico civil y el aeropuerto conjunto de Zaragoza no están certificados o verificados, ya que no les aplica el requisito.

	2020				2021				2022			
	España	Reino Unido	Brasil	**Total**	España	Reino Unido	Brasil	**Total**	España	Reino Unido	Brasil	**Total**
Supervisiones internas (nº)	49	19	-	68	66	36	6	108	49	41	2	92
Auditorías externas (nº)	24	2	-	26	29	7	12	48	28	1	1	30

6.1.5. Otros mecanismos para mantener niveles excelentes de Seguridad Operacional

(GRI 2-25)

Plan de Emergencia

En todos los Aeropuertos y Helipuertos de la Compañía -en España, Reino Unido y Brasil[231]- existe un Plan de Emergencia (autoprotección)[232] que permite reaccionar tanto a emergencias relativas a la operación de aeronaves, como a aquellas que se produzcan en los edificios e instalaciones del aeropuerto. Estos planes, cuya máxima responsabilidad recae en el Director del Plan, establecen los equipos de emergencia designados en cada aeropuerto, así como su coordinación con los equipos de los planes de Protección Civil de ámbito superior (local/autonómico) externos al aeropuerto en los que se integra el plan del aeropuerto[233].
Los planes recogen aquellas situaciones que son susceptibles de provocar emergencia y las dependencias clave desde el punto de vista de continuidad del servicio, conteniendo los procedimientos de coordinación de acciones para dar una respuesta efectiva. Así, se evalúan los posibles riesgos (peligros naturales, tecnológicos o antrópicos, etc), y se asocian medidas mitigadoras.

Concretamente, en los planes de emergencia de los aeropuertos españoles se reflejan los mecanismos que alertan a los equipos de emergencia, así como los medios de información a pasajeros u otros usuarios de la instalación aeroportuaria. Cuando se activa un plan de emergencia, los usuarios que forman parte de los equipos de emergencia son alertados durante la propia activación del Plan. El resto de usuarios son informados mediante sistemas de alarma/megafonía/equipos de alarma y evacuación (EAE), en caso de emergencias en edificio, y mediante los correspondientes *NOTAMS* en caso de emergencias aeronáuticas.

Estos planes son documentos vivos. Así, por ejemplo, en España se ejecutan planes de acciones correctoras derivadas del análisis tanto de los simulacros de emergencia, de las situaciones reales, así como de los resultados de auditorías internas y externas. En general, se distribuyen a todos los organismos, tanto internos como externos, que participan o se ven afectados por el Plan[234].

La respuesta ante emergencias se integra en la cultura de seguridad operacional implementada en los aeropuertos

Con el objetivo de reforzar el nivel de seguridad, los aeropuertos elaboran un programa de simulacros en cumplimiento con la normativa vigente que permite ensayar periódicamente los aspectos relacionados con el Plan de Emergencia a todos los colectivos con implicación en el mismo (ver apartado anterior).

En Reino Unido, el Plan de Emergencia está gestionado por los servicios técnicos encargados de las operaciones aéreas, contando con la colaboración del equipo de Salud y Seguridad. Asimismo, todos los eventos y datos

[231] 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. 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 Brasil se dispone, 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
[232]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 verificados-, las instrucciones técnicas de AESA, las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la normativa de Protección Civil Nacional.
En Reino Unido se dispone de las "Órdenes de emergencia" (*Emergency Order*s) que definen los tipos de emergencia, procedimientos generales, actuaciones por área, etc. Este documento está disponible para todos los stakeholders a través de la plataforma de comunicación específica.
[233] La necesidad de planificar la respuesta ante emergencias deriva tanto de los requerimientos establecidos a nivel sectorial (certificación/verificación de aeropuerto) como de los derivados de la normativa de Protección Civil (Norma Básica de Autoprotección). Teniendo esto en cuenta, Aena dispone de una instrucción operativa que fija los criterios mínimos que deben cumplir los aeropuertos en relación con los planes de emergencia.
[234] A excepción de aquellos casos en los que contienen información relacionada con los procedimientos de seguridad, siendo su difusión restringida

relacionados se registran en la herramienta correspondiente para su correcta gestión, y se dispone de una aplicación para el reporte de eventualidades por terceros. Adicionalmente se dispone de un buzón de Seguridad para los usuarios, en caso de fallos relacionados con la seguridad operacional.

En relación a las solicitudes de retirada de productos por parte de proveedores, estas se difunden inmediatamente a través de una alerta de seguridad a las áreas responsables y se gestiona a través del Proceso de Gobernanza de Riesgos. Por último, el equipo de Salud y Seguridad es también responsable de llevar a cabo una revisión continua de los posibles cambios normativos para su correcta implementación.

Los aeropuertos de Aena en Brasil disponen del Plan de Emergencia de Aeródromo (PLEM), como parte del Sistema de Respuesta a Emergencias Aeroportuarias (SREA)[235]. Su objetivo es establecer los procedimientos básicos de actuación y coordinación ante posibles emergencias[236]. La elaboración, coordinación y futura actualización del Plan recae sobre la Dirección de Operaciones, Seguridad, Servicios y Mantenimiento, mientras que su aprobación es responsabilidad de la Dirección del Aeropuerto, de acuerdo con la legislación vigente.

En caso de accidente nuclear o emergencia radiológica grave, en cualquier lugar del Territorio Nacional, los equipos especializados (Control Radiológico y Descontaminación) deben ser activados por la II COMAR, aunque aún no haya sido necesario solicitar su apoyo.

Investigación, tratamiento de accidentes e incidentes, y acciones correctivas

Los aeropuertos pertenecientes a la red de Aena en España cuentan con un procedimiento de análisis y comunicación de accidentes/incidentes en el lado aire del aeropuerto o que afectan a la Seguridad Operacional. Dicho procedimiento facilita el establecimiento de medidas para evitar que se repitan y así tener en cuenta las experiencias y lecciones aprendidas. Cuando se produce un accidente/incidente, los datos relativos al suceso deben comunicarse a la dependencia de control que se haya establecido a este fin[237].

Los aeropuertos siguen un modelo de mejores prácticas para reportar e investigar accidentes, con el objetivo de aprender de los errores y establecer nuevas oportunidades de aprendizaje

Atendiendo a la casuística de cada aeropuerto, cada uno identifica posibles peligros que puedan condicionar la seguridad operacional, analiza los potenciales riesgos e implementan las correspondientes medidas de mitigación. A través del Procedimiento de comunicación de Seguridad Operacional se implanta una sistemática que permite recibir, documentar y responder a las comunicaciones, consultas y reclamaciones en la materia, tanto internas como externas, y disponer un canal de comunicación interna específico.

En España, las lecciones aprendidas se difunden en el marco de las jornadas de Seguridad Operacional o mediante Boletines de Seguridad Operacional y el desarrollo o mejora de procedimientos específicos, si procede.

En lo que respecta a Reino Unido, se han llevado a cabo distintas acciones enfocadas a promover una metodología proactiva y de aprendizaje de los accidentes e incidentes ocurridos, con el fin de alcanzar una mejora continua en su desempeño y facilitar la implantación de acciones correctivas.

Por su parte, en los aeropuertos de Aena en Brasil se investigan los incidentes de seguridad operacional con el fin de corregirlos y prevenirlos a futuro.

[235] Se consideran emergencias con materiales peligrosos en la zona del aeropuerto los accidentes que se produzcan con los siguientes tipos de materiales o sus similares:
a) los combustibles, los lubricantes y los productos inflamables, corrosivos, tóxicos o venenosos, que puedan afectar al la salud y la seguridad de las personas o causar daños a la propiedad en general;
b) Armas, municiones, productos de guerra en general; y
c) Productos radiactivos, corrosivos, tóxicos, bacteriológicos y otros similares.

[236] Los incidentes cubiertos por el alcance del PLEM incluyen la emergencia aeronáutica, la emergencia médica, la interferencia ilícita y emergencia de control de multitudes, el incendio en la Terminal del Aeropuerto o en otras instalaciones de la infraestructura aeroportuaria, la emergencia con materiales peligrosos (cuya recopilación de información recae sobre el Ejecutivo de Servicio, Gerente de Respuesta a Emergencias del Aeropuerto, TWR/Radio, SESCINC, COE, Director del Aeropuerto, Oficial AVSEC, el PAPH, la Terminal de Carga responsable o el Operador Aéreo responsable, y la persona directamente responsable de la carga), el incendio forestal / emergencia en la zona de vegetación, la emergencia por catástrofe natural, fallos en el alumbrado y cortes de electricidad así como fallos en los pavimentos de los aeródromos y de los patios de maniobras.

[237] 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 Reino Unido, 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, similar al seguido en caso de accidente en materia de salud y seguridad laboral. 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. 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.

Indicadores de incidentes aeroportuarios totales			
	España	Reino Unido	Brasil
2020	631	141	20*
2021	718	96	16
2022	1311	148	6

*Se consideran Runway incursions y excursions

Indicadores de accidentes de equipo (ACI TIPO D)			
	España	Reino Unido	Brasil
2020	315	60	-
2021	372	26	14
2022	680	52	12

Indicadores de incidentes en movimiento (ACI TIPO B)			
	España	Reino Unido	Brasil
2020	116	0	2[238]
2021	134	0	4
2022	250	0	0

Garantizar la seguridad operacional de terceros

El SGSO es el marco de referencia en España y Brasil para garantizar la seguridad operativa de terceros que desempeñan su actividad en las instalaciones aeroportuarias. Este Sistema establece, entre otros:

- Mecanismos de comunicación entre la Compañía y los terceros para tratar cualquier aspecto relacionado con la seguridad operacional.
- Mecanismos para catalogar a los terceros en función de su impacto potencial en la seguridad operacional y los riesgos inducidos.
- Mecanismos de control y supervisión del cumplimiento de los distintos requisitos y aspectos materia de seguridad operacional, y que además

[238] Los dos incidentes fueron de tipo leve.

vienen detallados en los pliegos y contratos con terceros a través de cláusulas específicas.

Entre dichos requisitos, se incluye, por ejemplo:

- Disponer de un responsable de Seguridad Operacional.
- Asegurar el conocimiento y la aplicación de la normativa en la materia y proporcionar al aeropuerto la información necesaria sobre su actividad.
- Mantener una colaboración continuada con el Director del expediente, así como la comunicación de accidentes/incidentes.

Asimismo, en España se dispone de una Normativa de Seguridad en Plataforma, instrucciones operativas y procedimientos concretos que recogen los mecanismos de seguridad a aplicar por todos los agentes participantes en la operación.

En Brasil, los requisitos en materia de seguridad operacional aplican a proveedores de servicios continuos y proveedores con los que se firman contratos en el lado aire del aeropuerto. Los contratos y acuerdos recogen los requisitos necesarios que los terceros deben cumplir en materia de formación y competencias, de acuerdo a su actividad[239].

Adicionalmente, los contratos exigen el establecimiento de indicadores de seguridad operacional, incluyendo en el SGSO aquellos objetivos relativos al control de la seguridad operacional de terceros.
En España y Brasil también se cuenta con procedimientos e instrucciones específicas que recogen los mecanismos de seguridad a aplicar por todos los agentes participantes en el transcurso de las operaciones. Asimismo, la monitorización del desempeño de los terceros en la materia se realiza en el marco del SMS.

Por último, Brasil cuenta con un mecanismo de reporte dirigido al responsable de Seguridad Operacional y aplicable a las operaciones aéreas, para que sean atendidas adecuada y oportunamente y se implementen debidamente las medidas correctivas y/o preventivas para mitigar los riesgos relacionados.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se establecen los requisitos a cumplir por terceros tanto en la documentación de licitación como en los contratos con los mismos, incluyendo estos de forma adicional los posibles riesgos. Asimismo, los contratos y el *Contractors Code of Practice* incluye formación a proveedores en materia de seguridad operacional, mecanismos para la monitorización del cumplimiento de los mencionados requisitos, objetivos y metas relacionadas, canales para la comunicación y el reporte de la gestión de la seguridad y una descripción de las cláusulas. Por último, se elaboran publicaciones relacionadas con la Seguridad Operacional que se ponen a disposición de los proveedores a través del Portal de Gestión, debiendo por su parte proporcionar información relacionada con la Seguridad Operacional y colaborar con el aeropuerto en todos estos aspectos.

Formación del personal

Los aeropuertos de Aena en España tienen un procedimiento de formación del personal en materia de Seguridad Operacional, que asegura que los trabajadores del aeropuerto dispongan de la formación adecuada para realizar las tareas y funciones encomendadas. Estos procedimientos identifican las necesidades de formación por categoría, ocupación y exigencias asociadas al puesto (contenido, duración, etc), proponiendo diferentes itinerarios formativos.

En esta misma línea, en Brasil se llevan a cabo distintas acciones formativas (sobre el SGSO, prevención de accidentes aeronáuticos, transporte de mercancías peligrosas, etc.) con el fin de garantizar que los empleados que trabajan en actividades directa o indirectamente relacionadas con la seguridad operacional estén debidamente capacitados y cualificados.

Adicionalmente a lo anterior, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, los empleados han participado en la formación *Safety differently* (tours y visitas), que fomenta una metodología proactiva y centrada en el aprendizaje basado en oportunidades (prevención).

2022				
	España	Reino Unido	Brasil	**Total**
Nº empleados	8.221	604	273	**8.553**
2021				
	España	Reino Unido	Brasil	**Total**
Nº empleados	2.372	-	155	**2.527**

Innovación

Con respecto a los aspectos innovadores que implican progresos en la seguridad operacional de los aeropuertos, destacan las siguientes líneas de trabajo:

- En España:
  - Definición de una aplicación soportada por dispositivos móviles para la toma de datos, la comunicación de los mismos y la elaboración de los mensajes relativos al estado de la pista en condiciones de presencia de contaminantes invernales (agua, nieve, hielo).
  - Análisis de los distintos dispositivos que la industria está generando para la identificación y ubicación de FOD. Se están analizando tanto dispositivos embarcados en vehículos como dispositivos fijos ubicados en el entorno de la pista.
  - Análisis de la utilización de drones para la calibración de sistemas de ayudas visuales.
  - Instalación de 13 Simuladores de Conducción en el área de Movimiento (SICAM) en otros

[239] Similares en España y Brasil.

tantos aeropuertos para la familiarización y comprobación de la competencia de conductores en la Zona Aeronautica de Seguridad Operacional.
  - Pruebas de RADAR aviario para la detección de aves en vuelo en el entorno próximo aeroportuario que puedan afectar a las operaciones.

- En Brasil se dispone de un Sistema RELPREV para elaborar informes sobre situaciones potenciales de riesgo para la Seguridad operacional, que se utilizan para ayudar en el análisis de los hechos, así como en la definición de las acciones mitigadoras adoptadas.
- Este sistema RELPREV esta disponible online y a través decódigos QR.

6.2. Seguridad aeroportuaria

(GRI 3-3)

Las actuaciones de la Compañía están orientadas a mantener el nivel más alto de seguridad en las instalaciones aeroportuarias

A tal fin, Aena implementa distintos sistemas de vigilancia que se complementan con la puesta en marcha de medidas específicas para prevenir los actos de interferencia ilícita y garantizar las mejores prácticas en esta materia.

La seguridad y protección de pasajeros, del público en general, tripulaciones, aeronaves, personal de tierra y aeropuertos e instalaciones en general supone una prioridad que Aena garantiza, más allá del mínimo establecido por la autoridad correspondiente.

6.2.1. Objetivos en materia de Seguridad aeroportuaria en 2022

En cuanto a los objetivos generales de Aena en materia de seguridad aeroportuaria, con el fin de garantizar la operatividad con los máximos niveles de seguridad en las personas y bienes (*Security*), se encuentran:

- **Equipamiento de Seguridad:** suministro de equipamiento de inspección, así como de sistemas de control de accesos y CCTV de acuerdo con la normativa y las necesidades de los aeropuertos[240].
- **Análisis y seguimiento del servicio de Seguridad Privada.** Asimismo, las compañías de seguridad privada en Reino Unido están sujetas a auditorías tanto de la CAA como internas.
- **Control de Calidad:** verificaciones y ensayos en la aplicación de los procedimientos de seguridad, elaboración de informes y seguimiento de los planes de acciones correctoras.
- **Formación:** desarrollo de cursos destinados a los responsables de seguridad de los aeropuertos, tanto españoles como en el de Reino Unido.
- **Normativa:** participación con la AESA, en el caso de los aeropuertos españoles, o con la ANAC en el caso de Brasil, en distintos grupos de trabajo y en las comisiones permanentes del comité nacional de seguridad. Como resultado, por ejemplo, en Brasil se ha colaborado en la elaboración del Manual del sistema de gestión de la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, que servirá de guía para otros aeropuertos de Brasil.

Asimismo, en Reino Unido se han establecido objetivos a futuro para la mejora de la puntuación otorgada por la CAA en sus evaluaciones.

En Brasil, los principales objetivos que persiguen los aeropuertos en materia de seguridad aeroportuaria son apoyar técnicamente el avance de las entregas acordadas con la autoridad concesionaria, así como proporcionar y gestionar los recursos para la operatividad de AVSEC en los aeropuertos.

6.2.2. Principales actuaciones enfocadas a la mejora de la seguridad aeroportuaria en 2022

En cuanto a las principales actuaciones en materia de seguridad aeroportuaria llevadas a cabo durante el ejercicio 2022 en la red española, se pueden citar las siguientes:

- Licitación de un nuevo Acuerdo Marco para el suministro e instalación de equipos automáticos de detección de explosivos para equipaje de mano (EDSCB) y sistemas automatizados para filtros de seguridad.
- Licitación de nuevos expedientes de seguridad privada adecuados a la realidad operativa consecuencia de la pandemia Covid.
- Colaboración con el nuevo programa de certificación de VS de AESA.
- Implementación del Protocolo de Amenaza de Drones.
- Colaboración en el desarrollo de la normativa de ciberseguridad en entorno AVSEC.

En el Aeropuerto de Reino Unido, se ha seguido

[240] En el 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 Unido.

desarrollando auditorías internas, cara a garantizar una mejor respuesta ante las de la CAA.

Por su parte, en los aeropuertos de Aena en Brasil, se han elaborado pliegos para la adquisición de equipos de seguridad, cámaras de CCTV, equipos electrónicos de control de acceso, BCBP y puertas electrónicas.

FACTORES DE LOS QUE DEPENDE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

<table>
<tr><td rowspan="3">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)</td><td>ESPAÑA</td><td rowspan="3">OACI: Anexo 17 al Convenio de Chicago de 1944: establece las normas y recomendaciones generales en materia de seguridad para el transporte aéreo.</td><td>CEAC: Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC): Documento 30, que establece recomendaciones en materia de seguridad para el transporte aéreo a nivel europeo.</td><td>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.</td><td>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.</td><td rowspan="3">Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (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.</td></tr>
<tr><td>REINO UNIDO</td><td></td><td></td><td>Programa Nacional de Seguridad para la aviación.
Single Consolídated Direction 2/2021.</td></tr>
<tr><td>BRASIL</td><td colspan="2">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).</td><td>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).</td></tr>
</table>

FACTORES DE LOS QUE DEPENDE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Personal cualificado	**ESPAÑA**	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía.	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad Autonómicas y/o Locales.	Personal de Vigilancia Privada, contratada por Aena	Personal de seguridad del propio aeropuerto.	**Aena se coordina y colabora con todos los grupos implicados** en la seguridad para garantizar la efectividad y eficacia de la misma.
	REINO UNIDO	Servicios de seguridad Policía antiterrorista del Reino Unido, Departamento de Transporte, CPNI.	Policía antiterrorista.	Policía Regional y Aeroportuaria. Autoridad de Aviación Civil (inspección).	Departamento de Seguridad Aeroportuaria.	
	BRASIL	Policía Federal, Sector Seguridad AVSEC de Aena Brasil y sus subcontratistas de seguridad.		Sector Seguridad AVSEC de Aena Brasil y sus subcontratistas de seguridad.	Sector Seguridad AVSEC de Aena Brasil y sus subcontratistas de seguridad.	

Existencia de recursos técnicos	**ESPAÑA**	Seguridad perimetral.	Sistemas integrados de control de acceso y CCTV.	Equipos de inspección de personas y máquinas de escaneado de equipajes, paquetes o bolsos.	Procedimientos (inspección de empleados, de acreditación de personas, autorización de vehículos, etc).
	REINO UNIDO	Sistema CCTV.	Sistema de Control de acceso, régimen de acceso de vehículos y ANPR.	Sistemas de seguridad para el control de acceso de personas, objetos transportados, vehículos y carga (screening).	Plan de seguridad aeroportuaria, inspección de empleados, capacitación acreditada por CAA, concienciación general, control de acceso de vehículos, sistemas de gestión de seguridad (SeMS).
	BRASIL	Infraestructura de seguridad y protección perimetral, incluyendo CCTV, barreras de seguridad, vigilancia y personal de tierra.		Agentes de Protección de la Aviación Civil, Portillas y Vigilantes, sistemas de control de acceso y sistemas para la inspección de personas y pertenencias incluyendo equipos de detección.	

La Seguridad Aeroportuaria se mantiene por parte de Aena a través de la puesta en marcha de distintas medidas:

- Comunicación y colaboración por parte de todos los organismos y grupos implicados.
- Vigilancia de las potenciales zonas vulnerables del aeropuerto.
- Control del movimiento de personas y vehículos en los accesos a las zonas restringidas de seguridad.
- Inspección de personas y bienes.
- Elaboración y actualización de las medidas del Programa de Seguridad del Aeropuerto [241].

El Programa Nacional de Seguridad, ante un acto de interferencia ilícita (AII), contiene las medidas específicas a aplicar. De esta manera, entre los AII más representativos, como las amenazas, ya sean de secuestros de aeronaves o de amenazas de bomba, se exige que el aeropuerto disponga de los recursos necesarios para hacer una gestión correcta (también incluidos en el Plan de Emergencia del aeropuerto).

En Brasil, las medidas implementadas en los aeropuertos de Aena para mitigar los posibles casos de interferencia ilícita consisten en la puesta en marcha del Plan de Contingencia para la gestión ordenada de la crisis y restablecimiento de la normalidad, así como el reporte los grupos de interés. Asimismo, sigue participando de forma activa en el Grupo Brasileño de Seguridad de la Aviación - BASeT con los siguientes objetivos:

- Definición 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, para planificar y orientar al sector de la aviación civil.
- Fomento de la colaboración, la producción de material técnico y el desarrollo de proyectos AVSEC conjuntos entre la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC)[242], sus reguladores y otras partes interesadas.
- Facilitar la recogida e intercambio de información, datos e indicadores por parte de los agentes del

[241] Aena dispone, en su Sistema de Gestión de Seguridad, de procedimientos específicos y medidas -creados en colaboración con los autoridades competentes- para facilitar el cumplimiento de la normativa aplicable y mantener los más altos niveles de Seguridad Aeroportuaria. Estos procedimientos no se hacen públicos para salvaguardar la información.
[242] ANAC - Agencia Nacional de Aviación Civil es una agencia reguladora federal cuya responsabilidad es regular y supervisar la actividad de la aviación civil en Brasil.

sector para brindar un mejor análisis, diagnóstico y definición de metas para el sistema AVSEC.

6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria [243]

Formación en Seguridad aeroportuaria

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. En 2022, más de 3.929 empleados han recibido formación en la materia:

Nº de empleados formados	2021	2022
España	1.584	2.790
Reino Unido	37	604
Brasil	94	786
Total	**1.716***	**3.929**

Asimismo, cabe mencionar que, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton todos los operativos encargados de la seguridad deben obtener el nivel 1 de la formación AVSEC (*Aviation Security*), los supervisores deben conseguir nivel 2 de AVSEC y los roles de gestión deben recibir la formación AVSEC ASM (*Aviation Security Managers*)[244].

En Brasil, se han puesto en marcha los cursos "AVSEC Básico" y "AVSEC para Operador de Aeródromo" de acuerdo con las directrices de la ANAC.

Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria

(GRI 416-1)

En cumplimiento con la normativa vigente, los aeropuertos de la red de Aena se someten anualmente a un proceso de auditorías internas y de seguridad aeroportuaria realizadas por parte de la Comisión Europea y de AESA, -en el caso de los aeropuertos españoles-, de la CAA y proveedores externos -en el caso del Aeropuerto de Reino Unido-, y de la ANAC -en el caso de Brasil-.

- España: en 2022 se llevaron a cabo 35 auditorías externas por parte de AESA (37 en 2021) y 27 verificaciones internas (35 en 2021).
- Reino Unido: anualmente, la CAA realiza visitas no anunciadas a las instalaciones aeroportuarias para auditar ciertos aspectos requeridos del SCD. También realizan auditorías cada 4 años no anunciadas en las instalaciones que cubren todos los aspectos del SCD. Asimismo, la CAA y proveedores externos llevan a cabo evaluaciones y pruebas encubiertas. Internamente, el personal de Cumplimiento Interno realiza auditorías semanales sobre la actividad y procesos de seguridad, incluyendo a terceros. También se revisan diariamente las grabaciones de las cámaras de seguridad (CCTV) y se realizan evaluaciones de desempeño de los operativos.
- Brasil: se realizan auditorías AVSEC, que consisten en una evaluación detallada de todos los aspectos previstos en el PNAVSEC y en la normativa de la ANAC con el fin de determinar el grado de cumplimiento de la normativa vigente. Por otra parte, la ANAC realiza auditorías externas de forma periódica sobre las instalaciones. En 2022 se han llevado a cabo 4 verificaciones internas (7 menos que el año anterior) y 2 auditorías externas por la ANAC (2 menos que en 2021), y para ambas tipologías de revisiones se han alcanzado niveles de cumplimiento superiores a los del año precedente.

En cuanto a la realización de simulacros, los aeropuertos de la red española cumplen con la normativa aplicable para garantizar que el personal cuenta con la formación apropiada en caso de emergencia[245]. En este sentido, se han llevado a cabo 2 simulacros de Seguridad Aeroportuaria durante el ejercicio 2022 en España[246].

Asimismo, en Reino Unido se realizan simulacros en materia de seguridad aeroportuaria periódicamente, siguiendo lo establecido por CAA como alternativa de cumplimiento.

En Brasil, en 2022 se han llevado a cabo 8 simulacros (2 en 2021).

Seguridad aeroportuaria RE 2017/458
100% de los aeropuertos internacionales de Aena con frontera Schengen (la fuerza de seguridad fronteriza cumple con este RE en nombre del Aeropuerto de Londres-Luton)

Seguridad aeroportuaria RE 300/2018, 2015/1998 y PNS
100% de los aeropuertos de Aena en España (Aeropuerto de Londres-Luton con el RE 300/2008 y con SCD 2/2019)

[243] En lo que respecta a la gestión de riesgos detectados y tratamientos de accidentes e incidentes en materia de Seguridad Aeroportuaria, al participar Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como el Ejército del Aire, resulta de carácter restringido.
[244] Dichas formaciones son impartidas por formadores cualificados que disponen de un número CIN en base a la regulación en Reino Unido.
[245] 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.
[246] Información de España en 2021 no disponible.

6.2.4. Garantizar la seguridad aeroportuaria de terceros

En España, se garantiza el cumplimiento de la normativa de seguridad aeroportuaria por parte de todos los que operan en los aeropuertos mediante la inclusión de una cláusula específica en todos los expedientes de obras y suministros, tengan o no afección directa a la seguridad, por la cual el contratista se compromete a adoptar una serie de medidas que garanticen el conocimiento y cumplimiento de la normativa vigente en la materia y disponer de un responsable de Seguridad aeroportuaria. Dichas cláusulas incluyen también posibles penalizaciones en caso de infracción o incumplimiento.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton realiza una evaluación inicial de todos los bienes y servicios en base a los requerimientos de la SCD 1/2022 de forma previa a la fase *Critical Part* (CP). Asimismo, todos los contratistas que proporcionen bienes y servicios en materia de seguridad aeroportuaria deben ser aprobados por CAA. Los requisitos en esta materia también quedan establecidos en los contratos[247] y los proveedores están sujetos a los mismos objetivos (ver apartado 6.2.1. “Objetivos en materia de Seguridad aeroportuaria en 2022”) y revisiones (ver sección “Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria”). Para verificar el continuo cumplimiento de las directrices establecidas, los contratistas también son sometidos a auditorías internas.

En Brasil se prevé que, en 2023, se establezcan criterios de preselección de seguridad aeroportuaria. No obstante, en la actualidad y de acuerdo con las normas de la ANAC, las cláusulas de los contratos con terceros establecen ciertos requisitos de acreditación, seguridad disponibilidad de planes de contingencia, así como la obligación de realizar el Programa de Formación AVSEC - PIAVSEC. Los contratos también definen los KPIs para monitorizar el desempeño de los proveedores en esta materia, cara al cumplimiento de la normativa y de los niveles de servicio establecidos.

[247] Cláusula 10 del documento Charges & Conditions of Use.

6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información

(GRI 3-3)

En España, Aena dispone de un Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI) certificado según la norma ISO 27001:2017[248] y auditado durante el ejercicio 2022 por AENOR que permite una protección efectiva de los activos e información, capaz de garantizar la seguridad de la información y evitar la materialización de posibles incidentes relacionados y la potencial amenaza por ciberataques. El SGSI forma parte del sistema de gestión general, y está basado en un enfoque de riesgo empresarial que se establece para crear, implementar, operar, supervisar, revisar, mantener y mejorar la seguridad de la información.

Por otra parte, la Política de Seguridad de la Información, la cual está disponible en la web y la intranet de la Organización junto con el resto del marco normativo, establece las directrices a seguir conforme al estándar UNE-ISO/IEC 27001, que establece un marco de referencia de seguridad reconocido internacionalmente. Este marco de seguridad se soporta en un conjunto de procesos, normas, procedimientos y herramientas de seguridad implantados para los activos de seguridad a través de los cuales se desarrolla el SGSI. El objetivo de esta Política consiste en garantizar la protección eficiente y dinámica de la información mediante un enfoque preventivo, detectivo y reactivo[249].

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de una serie de políticas (cubriendo temas como el acceso de usuarios, el uso responsable de la tecnología, la seguridad de la información, la VPN y las contraseñas) a las cuales se puede acceder a través de la intranet local (*LLA Hub*). Además, se sigue trabajando en el desarrollo de una Política de Ciberseguridad local. La normativa NIS ha sido implementada para sistemas operativos aeroportuarios críticos. Asimismo, las normas del SCIIF están implementadas para los sistemas que puedan tener influencia sobre la información financiera y la gestión financiera. Los sistemas de monitoreo de seguridad cibernética instalados son los siguientes:

- Palo Alto Next Gen Firewalls.
- Cortex AV y aplicación de detección y respuesta que integra de forma nativa datos de la red.
- Una nube para detener ataques sofisticados, seguridad de correo electrónico Proofpoint.
- CASB: software de agente de seguridad de acceso a la nube que se encuentra entre los usuarios del servicio en la nube y aplicaciones en la nube, monitoreando toda la actividad y hace cumplir las políticas de seguridad, sistema de detección de amenazas implementado, capacitación en seguridad cibernética implementada para todo el personal.

Finalmente, proveedores independientes realizan pruebas de penetración de la red dos veces al año, con vulnerabilidades que se identifican y rectifican según el perfil de riesgo.

En Brasil, el compromiso con la ciberseguridad queda plasmada en la Política de Seguridad de la Información, actualizada en 2022 y desplegado a través de normas y procedimientos de seguridad. Durante el citado ejercicio se ha implementado la solución *EDR - CrowdStrike*, con una protección de identificación adicional que se encuentra en proceso de implementación.

6.3.1. Modelo de gestión y compromiso

El Consejo de Administración de Aena, que está integrado por profesionales con experiencia en la materia como Doña Irene Cano Piquero[250], es el órgano responsable de aprobar la actualización de la Política de Seguridad de la Información[251].

Asimismo, se cuenta con el Órgano de Gobierno de Seguridad de la Información, que está formado por 3 comités con funciones diferenciadas en materia de seguridad de la información, lo cual permite dar una visión global en 3 planos claramente diferenciados:

- Estratégico o Corporativo: Garantiza el cumplimiento de los intereses del Órgano de Dirección de Aena y asegura una mejora continua y un desarrollo de los principios y políticas de seguridad. Define la estrategia de la organización en materia de seguridad de la información.
- Táctico: Define los aspectos tácticos en materia de seguridad de la información trasladando las directivas del Comité Estratégico de Seguridad.
- Técnico-Operativo: con funciones más operativas, cuya función es tratar los temas a un nivel más técnico.

Finalmente, se ha creado una estructura de gobierno de la ciberseguridad consistente en la creación de la División de Ciberseguridad, con la contratación de CISO (*Chief Information Security Officer*), y el nombramiento de un responsable de GRC (Gobierno, Riesgo y Cumplimiento) y Arquitectura de seguridad, dotando a la función de más recursos propios y externos.

[248] El Aeropuerto de Londres-Luton está en proceso de implementación de la ISO 27001 prevista para 2023 o 2024, y avanzando para dar cumplimiento a la Directiva en Seguridad de la Información NIS. En España, la fecha de renovación prevista de la renovación es mayo de 2025.
[249] El ámbito de aplicación de la presente Política incluye, a consejeros, directivos y, en general, a todos los empleados de Aena, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, empresas contratadas, empresas colaboradoras y clientes y, más en general, a toda persona que tiene acceso a la información y/o sistemas de la organización (en adelante, "Usuarios" o "Usuario") así como a todas las infraestructuras físicas (edificios, aeropuertos, etc.)
[250] Consejera independiente y Directora General de Meta España y Portugal desde 2012 (ver Capítulo 1).
[251] Tanto en Reino Unido como en Brasil se dispone de una Política de Seguridad de la Información propia, que cumple con los estándares establecidos por la ISO 27001, es supervisada por el Director de la Oficina Financiera y el Consejo respectivamente, y es accesible para todos los empleados a través de la intranet.

Además, Aena se rige en la actualidad por el Plan Estratégico de Seguridad de la Información 2022-2026, que es supervisado por la Comisión de Auditoria y define actuaciones en los siguientes procesos para lograr el nivel objetivo de seguridad:

- Gobierno de la Seguridad de la Información.
- Normativa Interna de Seguridad.
- Concienciación de Seguridad de la Información.
- Gestión de Activos.
- Gestión de Vulnerabilidades.
- Gestión de Incidentes de Seguridad.
- Gestión de Monitorización.
- Gestión de Usuarios.
- Operaciones de Seguridad.
- Arquitectura de Seguridad de Comunicaciones.
- Arquitectura de Sistemas de Información.
- Seguridad en el Desarrollo de Aplicaciones.
- Seguridad en Relación con los Proveedores.
- Seguridad en Entornos Cloud.
- Cumplimiento Normativo de Seguridad.
- Resiliencia.
- Seguridad en Entornos Industriales.
- Seguridad de la Criptografía.
- Seguridad Física.

Órganos responsables de la puesta en marcha y funcionamiento del Plan de Ciberseguridad

- El Consejo de Administración y la alta dirección revisan en detalle el Plan de Ciberseguridad[252].
- El Comité de Dirección y la Dirección de Tecnologías de la Información[253] es el órgano responsable de fomentar y apoyar el establecimiento de medidas técnicas, organizativas y de control que garanticen la integridad, disponibilidad, confidencialidad, autenticidad y trazabilidad de los activos informáticos con el objetivo de evitar su posible alteración, destrucción, robo, copia, falsificación y otras amenazas existentes, sean estas accidentales o no, así como de las acciones formativas y de concienciación que sean necesarias para garantizar el éxito de las medidas indicadas anteriormente.
- A nivel operativo y de gestión, Aena dispone de la figura del CISO y del Responsable de Seguridad de la Información (RSI). En este sentido, el CISO es el máximo responsable de cara a la supervisión de la ciberseguridad en Aena.
- En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, esta responsabilidad recae sobre el Director de IT, el cual cuenta con 20 años de experiencia en la materia y reporta directamente al CFO local. Asimismo, se ha nombrado durante 2022 a la figura del *Cybersecurity Manager*. Cara 2023, se establecerá un sistema de cibermonitorización disponible todos los días del año, a fin de obtener la certificación del sistema de acuerdo a la ISO27001 & Cyber-Essentials Plus en 2023/24.
- En Brasil, la máxima responsabilidad en la supervisión de la ciberseguridad recae sobre el CISO, que es miembro de ANPPD (Asociación Nacional de Profesionales de Privacidad de Datos) y el CSO. Su labor está apoyada por el Comité de Seguridad de Información.

6.3.2. Medidas para asegurar la eficacia del Plan de Ciberseguridad[254]

Aena desarrolla distintas medidas con el objetivo de garantizar la consecución de los objetivos del Plan y de los procesos de transformación, modelos operativos y servicios TIC por parte de todos los implicados, basadas en:

Formación

En España, se ha diseñado un plan de concienciación y formación para facilitar el desarrollo de nuevas capacidades, tanto a nivel de gestión como tecnológicas, que acompaña a todas las personas implicadas (funcionales como técnicos) en la transición hacia un nuevo modelo operativo y en el uso responsable de las nuevas herramientas tecnológicas. En el último ejercicio, cabe destacar la participación de 6.247 empleados[255] en cursos obligatorios de concienciación en materia de ciberseguridad y normativa de seguridad de la información, así como la celebración de 17 charlas de concienciación[256] sobre la misma materia en las revisiones periódicas de aeropuertos. Asimismo, se realizan actividades periódicas de sensibilización, mediante la publicación de información en la Newsletter corporativa o el envío de correos electrónicos mensuales que ilustran los riesgos de seguridad de la información existentes.

En Reino Unido, todas las personas incorporadas a la plantilla son convocadas a la realización de cursos en la materia y se plantea la posibilidad de su realización por parte de todos los empleados con carácter anual. También se ha comenzado a utilizar la plataforma de

[252] A nivel de Consejo, la consejera independiente Leticia Ortiz es responsable de estos asuntos, quien además posee experiencia en la materia.
[253] En concreto, el Jefe de la División de Ciberseguridad.
[254] Enmarcado en el Plan de Seguridad 2022, Aena Brasil se encuentra en proceso de adquisición de la herramienta SIEM -que permite la recuperación y normalización ante eventos-; aplicaciones (como firewalls, proxies, sistemas de prevención de intrusiones (IPS) y antivirus, etc) que facilita una rápida identificación y respuesta a las posibles ocurrencias; así como la herramienta de Gestión de Identidad, que garantizará que los accesos se consoliden en un solo ubicación.
Durante 2022, no se realizaron auditorías externas, ni se simularon ciberataques.
[255] Información de España en 2021 no disponible.
[256] Información de España en 2021 no disponible.

formación "*Bobs Business Security Training*". En concreto, los cursos que se imparten son:

- Introducción a la ciberseguridad.
- *Keep it clear.*
- *Phishing Fears.*
- *Mastering Malware.*

Un total de 161 usuarios[257] han realizado la formación en ciberseguridad en 2022.

En Brasil, el 100% de los empleados[258] recibieron formación en seguridad de la información, en Ley General de Protección de Datos y en materia de comportamiento y procesos de los sistemas de información. Los cursos relacionados con la ciberseguridad son obligatorios y, como tal, su realización forma parte de la evaluación del desempeño.

Adicionalmente, se realizan acciones de sensibilización con carácter semanal en la materia para todos los empleados.

Puesta disposición de los empleados de un procedimiento a seguir en caso de incidencia.

Según lo establecido en la Política de Seguridad de la Información, la Compañía cuenta con un procedimiento de actuación dirigido a empleados (internos o externos) y empresas (contratadas o colaboradoras) en caso de que se materialice cualquier evento o incidencia en materia de ciberseguridad, consistente en comunicarlo a los centros de soporte o CSIRT (*Computer Security Incident Response Team*). Asimismo, se indica cómo proceder en caso de detección de *phishing*, *smishing*, *malware*, etc. durante las mencionadas charlas de concienciación en las revisiones periódicas de los aeropuertos.

Por su parte, los empleados en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido deben contactar con el Servicio de IT para reportar este tipo de incidentes, siendo investigados si la situación lo requiere.

Si se detectara un incumplimiento de las normas de seguridad establecidas, esto puede resultar en la aplicación de correspondientes medidas disciplinarias[259] y, en su caso, responsabilidades legales a las que haya dado lugar. Asimismo, se están implementado unas políticas para cubrir el acceso de los usuarios, políticas de VPN.

En Brasil, los empleados que detecten un ciberataque deben reportarlo a TIC a través de los canales oficiales (teléfono, chatbot o correo electrónico)

Planes de contingencia y procedimientos de respuesta a incidentes

En España, Aena dispone de distintos planes de continuidad de negocio y recuperación de desastres, siendo estos últimos testeados y actualizados al menos anualmente. Asimismo, se cuenta con un Centro de Respuesta ante Incidentes de Seguridad TIC (CSIRT) en el que se prestan servicios de gestión de incidentes de seguridad de la información, monitorización de los sistemas corporativos, revisión de las reglas y controles de seguridad implantados en los sistemas que gestionan la seguridad y punto de contacto con las entidades de interés en horario 24x7x365.

Asimismo, se recogen medidas de mejora continua en materia de contingencia y/o respuesta a incidentes, y nuevas medidas necesarias ante los nuevos riesgos detectados en el mencionado Plan Estratégico de Seguridad de la Información 2022-2026, al igual que el Plan precedente.

Por su parte, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton testea los planes locales de recuperación de desastres y *back-up* para sistemas críticos con frecuencia anual y está trabajando actualmente en la formalización de un procedimiento de respuesta a incidentes en materia de ciberseguridad.

En Brasil, los aeropuertos de Aena disponen de documentos revisados anualmente que recogen las actuaciones a llevar a cabo en caso de que se produzcan incidentes IT o de ciberseguridad:

- Plan de continuidad del negocio de TI (PCN).
- Plan de Recuperación de Desastres y Contingencias para los Servicios Informáticos Esenciales (DRP)

Verificación externa y análisis de vulnerabilidades

La Dirección de TIC y Ciberseguridad realiza auditorías periódicas de cumplimiento, *hacking* (IT y OT), aplicaciones, y test de penetración (*Pentesting*), para comprobar la seguridad de la infraestructura TIC y los sistemas de gestión de la seguridad de la información (SGSI), así como evaluar el nivel de madurez de la seguridad en España.

De forma paralela, se llevan a cabo revisiones de compromiso y ejercicios de *Red Team* (tanto internos como externos), simulando ataques dirigidos de Hacking-Ético en los que se utilizan distintos métodos híbridos con el objetivo de comprometer la infraestructura y así poder corregir cualquier punto débil que sea identificado.

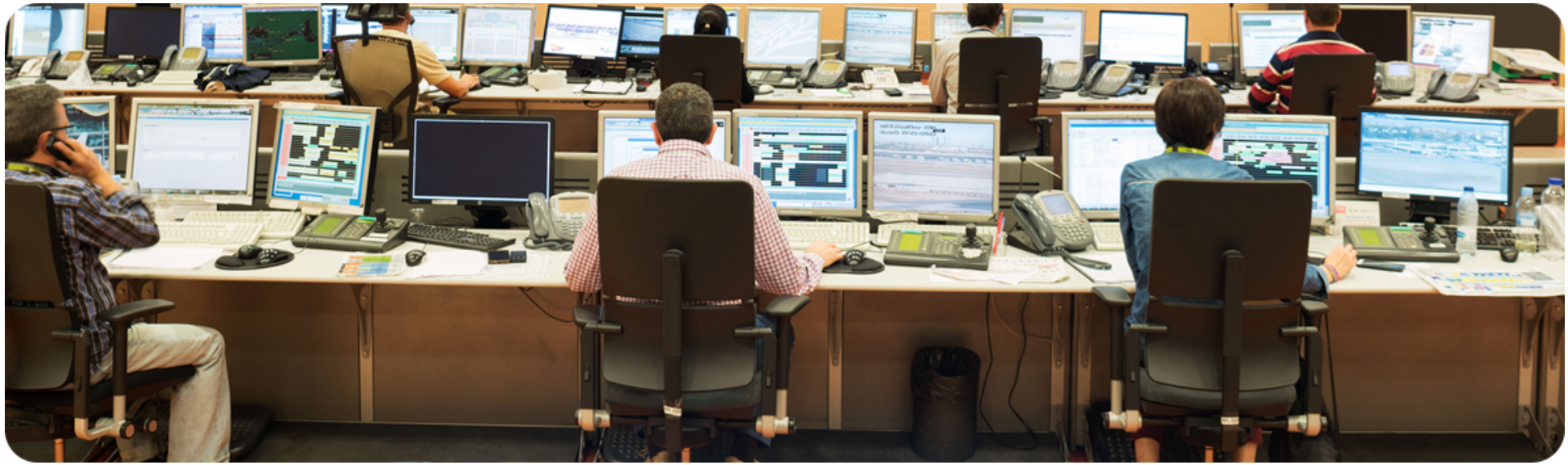
En Reino Unido, una empresa externa independiente lleva a cabo dos tests de penetración al año sobre la infraestructura IT interna y externa así como las páginas web, tras lo cual se proponen y realizan acciones correctivas. De esta manera se busca conseguir el ISO 27001 para 2023 o 2024.

Los aeropuertos de Aena en Brasil actualmente está en proceso un Análisis de Vulnerabilidades, para identificar y corregir puntos de riesgo, con el objetivo de garantizar la seguridad de los entornos tecnológicos.

[257] Información de Reino Unido en 2021 no disponible.
[258] Información de Brasil en 2021 no disponible.
[259] Descritas en el Código de Conducta de Aena así como en el Manual de RRHH en Reino Unido.

Brechas en materia de ciberseguridad

	España		Reino Unido		Brasil		**Total**	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	**2021**	**2022**
Violaciones de la seguridad de la información u otros incidentes de ciberseguridad (nº)	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Violaciones/brechas en materia de datos (nº)	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Empleados/clientes afectados por dichas violaciones (nº)	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Multas por violaciones/brechas en materia de ciberseguridad	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**



6.4 Seguridad sanitaria

(GRI 3-3; 416-1)

Como puntos de entrada a un país, en los aeropuertos se llevan a cabo actividades de control sanitario de pasajeros, equipajes, mercancías y animales.

Para ello, tomando como referencia la normativa que resulta de aplicación y la documentación de referencia, en los aeropuertos se disponen folletos, carteles, etc. relacionadas con el control sanitario que se realiza a mercancías, equipajes de pasajeros y animales de compañía, así como a los eventos de salud pública de importancia internacional, como por ejemplo, la pandemia de la Covid-19.

En esta línea, en 2022, en la red de aeropuertos de Aena en España se han seguido adaptando las medidas puestas en marcha en el ejercicio previo, para garantizar la Seguridad Sanitaria a la situación epidemiológica del momento y a los requisitos marcados por las autoridades sanitarias, trasladando estos últimos junto con información actualizada a través de los canales informativos (web, cartelería, etc.) y manteniendo la prioridad de minimizar la posibilidad de contagio.

En particular, se mantuvieron los Controles Sanitarios hasta su eliminación en octubre, adaptándolos a la regulación vigente en cada momento durante el proceso de su desescalada y siguiendo las directrices marcadas por la autoridad sanitaria.

Asimismo, se han mantenido medidas como la instalación de barreras en determinadas zonas del aeropuerto, el refuerzo de los servicios de limpieza y desinfección, el control del respeto de la distancia de seguridad en áreas donde puedan producirse concentraciones de personas, la entrega de documentación acreditativa o la incorporación de clínicas de pruebas diagnósticas de COVID-19 en los aeropuertos. La implantación de estas medidas se ha seguido reforzando con cartelería y avisos por megafonía, habilitación de un sitio web específico de cada aeropuerto, etc.

Respecto a las medidas implementadas en el avión y en el aeropuerto de destino, estas son en su mayoría definidas por cada aerolínea y el propio país de destino, respectivamente. No obstante, Aena ha continuado ofreciendo recomendaciones de precaución en su página web.

Este esfuerzo se ha seguido reconociendo internacionalmente:

- Aena ha recibido el galardón "*Best Airport Group COVID-19 Excellence*" en los premios "*World Airport Awards*" de la prestigiosa consultora Skytrax.
- Los aeropuertos de Reus, Pamplona, Internacional Región de Murcia, Seve Ballesteros-Santander, El Hierro y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat han recibido durante el ejercicio 2022 el premio a las "Mejores Medidas de Higiene" en Europa, otorgado también por ACI, por las medidas sanitarias implantadas durante el ejercicio anterior contra la COVID-19.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha recibido la acreditación de ACI (ACI Health Accreditation) como reconocimiento a las medidas implementadas con motivo de la Covid-19.

De la misma manera, en los aeropuertos de Aena en Brasil se han introducido actuaciones y medidas como el requerimiento de uso de mascarillas, higiene de manos y distanciamiento social, promoviendo que los pasajeros acudan al aeropuerto solo en ausencia de síntomas respiratorios.

6.5. 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 y colaboración con toda su cadena de valor. Aena pone el foco en el cliente, adaptando, mejorando y personalizando tanto la oferta comercial y los servicios prestados a los pasajeros, aerolíneas y al resto de usuarios de las instalaciones aeroportuarias en general, así como potenciando la innovación y transformación digital de la Compañía hacia el modelo *Smart Airport*.

La orientación al cliente forma parte del Plan Estratégico 2022-2026 de Aena

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.

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.

6.6. Gestión de calidad

(GRI 3-3)

Cumplir con los niveles más altos de calidad de servicios de forma sobresaliente, y garantizar la satisfacción y la mejor atención posible de todos los usuarios se enmarcan como los principales objetivos de Aena en esta materia, quedando planteados como tal en los principales instrumentos de planificación de la Compañía:

- El Plan Estratégico 2022 - 2026 de Aena.
- El Plan Estratégico y la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.
- El Plan de Calidad de Servicios (PQS)[260] y el Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA) en Brasil.

La definición de estos instrumentos tiene en cuenta la normativa vigente y los marcos de referencia para la toma de decisiones (sistemas de gestión, políticas y procedimientos corporativos), además de los mecanismos de comunicación con todos los usuarios.

Como resultado de todo ello, Aena define las diferentes actuaciones que se pretenden llevar a cabo anualmente para mejorar las instalaciones y su mantenimiento, así como para conseguir optimizar de forma continua los procesos. A su vez, esto desemboca en la obtención de premios y reconocimientos, pudiendo destacar la inclusión del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas en la lista "*World's Top 20 Airports for 2022*" de *Skytrax*.

ACTUACIONES

Plan Estratégico 2022-2026

Mantener la posición de liderazgo en eficiencia operativa, alcanzando los niveles exigidos de seguridad y calidad.

Plan estratégico de mantenimiento aeroportuario de Aena

Incluye una línea específica enfocada al uso de herramientas comunes que permitan realizar un plan de mantenimiento preventivo y mejorar la calidad.

Estrategia de Negocio Responsable 2020 del Aeropuerto de Londres-Luton

Incluye una de sus líneas estratégicas orientada a "Ofrecer una experiencia excelente al cliente"; con siete objetivos concretos.

Plan de Calidad de Servicios (PQS)

Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA) de Aena Brasil

Estos planes informan todas las acciones, responsabilidades, planes y procedimientos que definen la estrategia de Aena Brasil para cumplir con los requisitos del Contrato de Concesión y Calidad de Servicio.

Normativa vigente (interna y externa).
Sistemas de gestión.
Procedimientos corporativos.

Medidas y situaciones para la mejora y el mantenimiento de las instalaciones (formación, servicios para personas con diversidad funcional, mejoras tecnológicas)

Encuestas de satisfacción
Quejas y reclamaciones
• Datos de actividad

[260] En 2022, ANAC aprobó los Planes de Calidad de Servicio en Brasil para los Aeropuertos de Recife, Maceió, João Pessoa y Aracaju.

6.6.1 Principal normativa aplicable y medidas desarrolladas para mejorar la calidad de los servicios

(GRI 2-23)

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

En los aeropuertos españoles, el Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026[261] (DORA II) avala y garantiza el mejor servicio a pasajeros y acompañantes, así como a las compañías aéreas. Asimismo, este documento establece las condiciones y la senda tarifaria que los aeropuertos de la red de Aena deberán cumplir para los próximos 4 años en materia de calidad y medioambiente, capacidad e inversiones. Entre los objetivos estratégicos que guían la actuación de Aena en el periodo 2022-2026, destaca:

- La recuperación del tráfico y la gestión eficiente de la red aeroportuaria en términos de seguridad y calidad.
- La sostenibilidad medioambiental como eje vertebrador de las actuaciones.

Para ello, se establecen metas y objetivos en los Planes de Calidad para cada aeropuerto, tanto cualitativos como cuantitativos, así como las actuaciones realizadas y las planificadas.

Los objetivos de naturaleza cualitativa incluyen:

- Gestión eficiente de la red aeroportuaria en términos de seguridad y calidad.
- La sostenibilidad medioambiental, como eje vertebrador de las actuaciones.
- La innovación como pieza esencial para la eficiencia y la calidad en la prestación del servicio.

En el caso de los aeropuertos de Aena en España, a nivel cuantitativo y a modo de ejemplo, se han establecido 17 indicadores de calidad que miden aspectos como:

- La satisfacción de los pasajeros con la limpieza (aseos y terminal), la orientación y la información, la seguridad y el confort.
- La satisfacción general de los pasajeros con el servicio de asistencia a personas con movilidad reducida (PMR).
- Los tiempos de espera en el control de seguridad y en la entrega de maletas.
- Los tiempos de respuesta a reclamaciones.
- La disponibilidad de las instalaciones del lado tierra y lado aire.

También se han incluido seis indicadores de sostenibilidad medioambiental cuyas metas abarcan la reducción de emisiones de CO_2, la eficiencia en el uso de los recursos, el reciclado de residuos, etc.

La verificación del cumplimiento de estos objetivos se realiza a través de un informe emitido por la AESA[262]. El grado de cumplimiento de los mismos condiciona el establecimiento de bonificaciones o penalizaciones en las tarifas que retribuyen los servicios prestados por Aena.

Asimismo, el Consejo de Administración aprueba presupuestos anualmente que contienen las actuaciones previstas en materia de calidad, tanto las requeridas por la normativa (el DORA o los contratos de concesión) como aquellas que se han detectado como necesarias para mejorar la calidad de los servicios.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, la experiencia del cliente es un pilar fundamental en la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025. Asimismo, se ha desarrollado "*The LLA Way*", la cual define los comportamientos esperados de los empleados tanto propios como de terceros en materia de calidad.

En los aeropuertos de Aena en Brasil, los Planes de Calidad del Servicio (PQS) recogen información, responsabilidades, procedimientos y requisitos mínimos de los equipos dedicados a la atención de los pasajeros que influyen directa o indirectamente en la calidad de los servicios prestados a los usuarios de los aeropuertos.

Para analizar el desempeño de la gestión de la calidad, se dispone de una serie de indicadores sobre los cuales se realiza un seguimiento sistemático, evaluando los servicios que se ofrecen a los usuarios. En función de los mismos, se planifican e implementan acciones para la mejora continua de su funcionamiento. Los Indicadores de Calidad de Servicio (IQS) incluyen los siguientes aspectos:

- Servicios Directos;
- Disponibilidad de Equipo;
- Instalaciones en la Zona de Aire;
- Encuesta de Satisfacción de Pasajeros.

Para la medición y seguimiento de los Indicadores de Calidad del Servicio, se han elaborado unas Instrucciones Administrativas que sirven de base y orientación a los equipos implicados directa e indirectamente en las áreas que puedan influir en la Calidad de los Servicios que se prestan en los aeropuertos de Aena en Brasil.

Entre los objetivos específicos en materia de calidad establecidos se encuentran algunos como la reducción de los tiempo de espera en la cola de seguridad entre 5 y 15 minutos, mejora del confort términos y acústico, red wifi de calidad, etc.

[261] Segundo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2021-2026), aprobado por Consejo de Ministros. Emana de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.
[262] Está previsto que la AESA publique el correspondiente informe de supervisión de 2022 en abril de 2023. Es en este documento se recogen el grado de consecución de los objetivos fijados, tanto en la parte de calidad como en la parte de inversiones y capacidad.

Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética

Entre los principios de la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Salud y Seguridad aplicable a los aeropuertos de Aena en España, Reino Unido y Brasil, se incluyen promover la integración sistemática de la gestión de la calidad y evaluar periódicamente el desempeño del sistema de gestión y las necesidades y expectativas de las partes interesadas con el objeto de definir líneas de actuación prioritarias orientadas a la mejora continua del sistema. Esta política es aprobada al más alto nivel de la Organización e incluye también la implicación y el compromiso de la alta dirección para alcanzar los objetivos propuestos, utilizando los valores y estrategias de Aena como principal referente para todas las personas de la Sociedad.

Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena

El Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena, implantado y certificado en España conforme a las normas internacionales ISO 9001 e ISO 14001[263], representa el marco interno de referencia para desarrollar y prestar los servicios en los aeropuertos gestionados por Aena, tanto en España como en Brasil.
Por otra parte, los estándares de calidad del Aeropuerto de Londres-Luton en el Reino Unido están diseñados teniendo en cuenta las mejores prácticas. En este sentido, el Aeropuerto ha sido acreditado por el programa *Airport Service Quality* del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), alcanzando el Nivel 1, y actualmente se encuentra en proceso de aplicación al Nivel 2.

Colaboraciones con terceros

La calidad es un elemento clave en los criterios de selección de licitaciones, incluyendo los pliegos de contratación determinadas condiciones contractuales específicas para garantizar esta característica en el producto o servicio contratado[264].

En España, dichos criterios de selección pueden incluir aspectos como son los criterios de nivel de servicio (SLA - *Service Level Agreement*), según lo cual, puntúan más aquellos que aporten compromisos destinados a alcanzar determinados niveles de servicio.

Este enfoque ha facilitado que, con algunos proveedores, se acuerden contratos de colaboración, -proyectos que toman la forma de alianzas en las que Aena y las empresas colaboradoras exploran y desarrollan herramientas para dar satisfacción a demandas detectadas para las que no se ha identificado una respuesta clara en el mercado-.

Durante 2022, se ha comenzado a introducir en los pliegos el requisito de formación en cultura aeroportuaria, con el objeto de dar a conocer una cultura de excelencia en la experiencia del pasajero. Esta formación deberá fomentarse entre todo el personal adscrito al servicio y que, por tanto, forme parte de la comunidad aeroportuaria.

En Reino Unido, la calidad también es un elemento clave en los criterios de selección de las licitaciones realizadas. Durante 2022, se han propuesto algunas modificaciones en los requisitos de licitación para socios comerciales, con el fin de asegurar la mejor calidad de los servicios ofrecidos.

En esta misma línea, en Brasil, los Acuerdos de Nivel de Servicio (SLA - *Service Level Agreement*) establecen la realización mensual de encuestas de satisfacción de los pasajeros por parte de terceros. Éstas son definidas y auditadas por la ANAC.

Formación para la mejora de la calidad de los servicios

2022

	España	Reino Unido*	Brasil	**Total**
Formación en materia de experiencia del cliente (Nº empleados)	5.604	679	209	**6.492**
Formación en sensibilización medioambiental (Nº empleados)	1.514	-	238	**1.752**
Formación en Sistema de Gestión de calidad y medio ambiente (Nº empleados)	149	-	238	**387**

2021

	España	Reino Unido*	Brasil	**Total**
Formación en materia de experiencia del cliente (Nº empleados)	164	-	160	**324**
Formación en sensibilización medioambiental (Nº empleados)	782	-	60	**842**
Formación en Sistema de Gestión de calidad y medio ambiente (Nº empleados)	43	-	-	**43**

*Información no disponible para Reino Unido.

En su conjunto, los mecanismos establecidos favorecen la promoción de la innovación entre los proveedores, así como garantizar una respuesta rápida y eficaz a las demandas de clientes y usuarios.

Por último, cabe mencionar que, en base a lo anterior, se establecen acuerdos de colaboración con algunos

[263] Los aeropuertos de Aena en Brasil prevén su certificación conforme a las normas ISO en 2023. En Reino Unido, ell Aeropuerto de Londres-Luton está certificado de acuerdo a las ISO 14001, 45001 and 50001 en materia de gestión del medio ambiente, seguridad en el trabajo y energía.
[264] Ver capítulo 4.

proveedores para el desarrollo de herramientas que mejoren la satisfacción y demandas detectadas.

Formación

Entre las acciones formativas dirigidas a los empleados de Aena, figura formación específica en materia de calidad. Durante el año 2022, en España se ha comenzado a impartir el curso "Introducción a la Experiencia del Pasajero", enfocado a entender e interiorizar las emociones del pasajero con el objeto de participar en la mejora de su experiencia y, por tanto, en la calidad de los servicios.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone del mencionado "*LLA Way*", a través del cual, entre otros, los empleados que desarrollan su actividad en áreas relacionadas con el trato al cliente, tienen la posibilidad de recibir capacitación que les habilite a este fin.

En los aeropuertos de Aena en Brasil, la Coordinadora de Formación ha trabajado en la identificación de necesidades formativas así como en la gestión, evaluación y seguimiento de los resultados formativos para asegurar la adecuada cualificación del personal.

Como resultado de todo lo anterior, en 2022 han recibido formación en materia de experiencia del cliente 6.492 empleados (324 en 2021), mientras que 1.752 empleados han recibido formación en sensibilización ambiental (842 en 2021) y 387 empleados han recibido formación sobre el Sistema de Gestión de la Calidad y Medioambiente (43 en 2021).

6.6.2. Infraestructuras accesibles para todos

Aena desarrolla diferentes medidas para garantizar la accesibilidad universal de sus instalaciones. La Compañía pone especial atención en satisfacer los requerimientos de personas con necesidades especiales, integrándolas en la actividad aeroportuaria diaria y eliminando posibles barreras que dificulten la movilidad, comunicación y la comprensión.

Movilidad y asistencia al pasajero

Los aeropuertos ofrecen servicios de atención a personas con movilidad reducida (PMR)[265] de calidad, personalizados y gratuitos. Dicha asistencia se presta en todo el recorrido por la instalación aeroportuaria (salidas, llegadas y conexiones), así como en los diferentes puntos del proceso (facturación, controles de seguridad, embarque y desembarque, recogida de equipajes, traslados por la terminal, ubicación en el asiento asignado del avión, etc).

En 2022, y a pesar de que las autoridades han levantado las medidas impuestas como consecuencia de la Covid-19, se han mantenido algunos estándares y requerimientos higiénicos y sanitarios, permaneciendo ya como parte de la operativa ordinaria. También se han seguido reforzando los mensajes de información al pasajero con el fin de concienciarlo sobre la necesidad de solicitar la asistencia con suficiente antelación, para poder así garantizar la disponibilidad de recursos necesarios para la ofrecer el mejor servicio y favorecer la organización de los recursos disponibles para su ejecución. En este sentido, es importante que el pasajero realice la petición del servicio al menos con 48 horas de antelación al vuelo y especifique sus necesidades, así como que el día del viaje acuda al aeropuerto con la antelación indicada (de forma general 2 horas y media antes de su vuelo)[266] para asegurar que la asistencia se preste con unos niveles de calidad e higiene adecuados y en los tiempos establecidos, en cumplimiento con el Reglamento CE 1107/2006, en el que se indica la necesidad de atender a personas con movilidad reducida.

En 2022, en España, se ha continuado atendiendo y mejorando las condiciones de este servicio. Prueba de ello es la puesta en marcha del servicio en 12 aeropuertos (entre los que están los aeropuertos más grandes, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca) y la adjudicación de un nuevo contrato del servicio en 5 aeropuertos (entre ellos, Valencia y Bilbao).

En este sentido, se requiere a las empresas adjudicatarias el cumplimiento de requisitos muy precisos en cuanto a la asistencia ofrecida, los medios técnicos y humanos necesarios disponibles, los tiempos de respuesta, la formación del personal o la atención y trato. En Reino Unido se han realizado importantes esfuerzos en materia de concienciación, incluyendo entre la formación anual del personal del aeropuerto estos aspectos.

Aena busca la mejora continua de su servicio y los niveles de calidad. Para ello, realiza un seguimiento pormenorizado de la atención prestada.

Durante 2022 también se ha trabajado en el desarrollo de una APP de "Guiado en Terminales" que facilita el servicio de guiado por los aeropuertos, permitiendo la

[265] El Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida debe ser solicitado cuando sea ciertamente necesario, puesto que su requerimiento de manera innecesaria puede repercutir en la calidad ofrecida a las personas que realmente lo necesitan.
[266] En el caso de los aeropuertos españoles, la forma más adecuada para solicitar el servicio de asistencia PMR es a través de la compañía aérea o agente de viajes en el momento de hacer la reserva o compra de billetes. No obstante, también es posible hacerla a través de la página web de Aena, mediante el Servicio de Información y Atención de Aena (91 321 10 00), a través del buzón habilitado a tal fin (sinbarreras@aena.es) o a través de la App para dispositivos móviles de Aena. Para garantizar que la asistencia se preste con unos niveles de calidad adecuados y en los tiempos establecidos, es muy importante especificar las limitaciones del pasajero, realizar la petición con al menos 48 horas de antelación al vuelo y que el día del viaje el pasajero se presente en el Aeropuerto y avise de su llegada con al menos 2 horas y media de antelación. En Reino Unido, las reservas se pueden efectuar tal y como se explica en su web. En Brasil, se puede realizar la solicitud del servicio a través del enlace particular habilitado para cada uno de los seis aeropuertos. Ver capítulo "Enlaces de interés."
En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton la mejor forma de solicitar el servicio es a través de la Compañía aérea o la agencia de viaje. Aquellos usuarios que solicitan el servicio con 36 horas de antelación también reciben asistencia, Asimsimo, se requiere que los pasajeros acudan al aeropuerto con al menos dos horas de antelación.

opción accesible, que proporciona sólo rutas sin barreras y la elección de uso de ascensor y/o escaleras mecánicas y/o rampas mecánicas, evitando así las escaleras convencionales.

También se han desarrollado acciones enfocadas a mejorar la experiencia del pasajero con discapacidad en su paso por el aeropuerto. Por ejemplo, en varios de los aeropuertos españoles se dispone de aseos adaptados a las necesidades de pasajeros portadores de ostomía.

Las encuestas a pasajeros que se realizan de forma periódica en los aeropuertos españoles de Aena indican que el Servicio de Atención a PMR, conocido también como 'Sin Barreras', es el mejor valorado, con una puntuación de 4,93 sobre un máximo de 5

Otros proyectos en los que se está trabajando son alternativas para liberar carga del Servicio Sin Barreras, consiguiendo aportar autonomía a pasajeros que necesitan ayuda puntual (ubicación, idiomas, esperas o largas distancias): sillas autónomas, sillas de préstamo y Navilens (señales análogas a código QR instaladas por zonas del aeropuerto para facilitar información en cualquier idioma del sitio específico donde se encuentra, a través de una app instalada en el móvil).

Asimismo, a lo largo de 2022 se ha continuado trabajando para dar el mejor servicio a personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) a través de medidas como la creación de salas de baja estimulación sensorial que les permita alejarse del ajetreado entorno del aeropuerto mientras esperan a sus vuelos[267].

Algunos aeropuertos de la red española ya disponen de un servicio consolidado, como el de Lanzarote-César Manrique o el de Málaga-Costa del Sol. Asimismo, se ha mantenido la línea de colaboración con entidades como CERMI y la Confederación de Autismo España[268], para analizar y evaluar conjuntamente las necesidades de accesibilidad a los servicios públicos, al transporte y al turismo de este colectivo. En concreto, junto con Confederación Autismo España se han elaborado unas herramientas de apoyo facilitándoles información previa a su viaje, de manera que puedan anticipar y conocer las necesidades que pudieran experimentar en su paso por los aeropuertos. Esta colaboración se ha materializado en guiones sociales, un *check-list* y un vídeo explicativo. En esta línea, se han desarrollado igualmente material formativo, con el fin de proporcionar a los distintos colectivos que trabajan en el aeropuerto recomendaciones sencillas a la hora de interactuar con el pasajero con TEA.

También se ha desarrollado un proyecto piloto, en colaboración con INECO, para la difusión de la app "Te Acompaño", especialmente diseñada para este colectivo. Con esta APP se muestran las distintas etapas del viaje en un lenguaje comprensible y adaptado para los niños con TEA, ayudándoles a anticipar y recordar los principales hitos y etapas del viaje.

En Reino Unido se proporciona a los pasajeros con discapacidades ocultas un "*sunflower lanyard*"[269] en caso de que lo soliciten, como identificativo, y pueden requerir asistencia o apoyo adicional al pasar por la terminal. Asimismo, se organizan visitas previas a las instalaciones aeroportuarias para familias con dificultades a la hora de viajar.

Además de las mencionadas colaboraciones, en España se mantiene relación con otros terceros para cumplir con el compromiso de mejora continua y accesibilidad universal en el transporte aéreo. En concreto, trabaja estrechamente con entidades sociales para acometer nuevos proyectos en las instalaciones aeroportuarias o ante cualquier iniciativa enfocada a la mejora de la accesibilidad. Por ejemplo, FASOCIDE para proyectos relacionados con la sordoceguera, Asociaciones de Ostomizados, ONCE, etc. En este sentido, en Reino Unido también se mantienen este tipo de colaboraciones y reuniones periódicas, por ejemplo *Alzheimer's Society, Hertfordshire Age UK*, *Action on Hearing Loss, Security Industry Association* (SIA), C*olostomy UK, Autism Bedfordshir*e, el Centro de Recursos para Discapacitados, la organización benéfica contra la diabetes JDRF Guía para Ciegos.

El Aeropuerto de Londres-Luton se ha seguido reuniendo con el foro de accesibilidad, facilitando el acceso a la ayuda y apoyo a la comunidad local y los usuarios que necesiten ayuda especial[270]

Durante el año 2022, en España también se han realizado varias iniciativas de concienciación y sensibilización con los empleados (seminarios, participación en proyectos piloto y en estudio (Navilens, TEAcompaño, etc.). Cabe destacar, por ejemplo, la celebración de unas jornadas de formación y concienciación para todos los colectivo del Aeropuerto en Alicante enfocado a mejorar la experiencia del colectivo con sordoceguera. Cara a futuro se pretende celebrar estas jornadas con mayor periodicidad.

[267] Esta medida también ha sido implementada en Reino Unido.
[268] Finalizada en marzo de 2022.
[269] Pueden solicitarlo con antelación a su llegada al Aeropuerto. El Aeropuerto de Londres-Luton también dona a las organizaciones locales cordones de girasoles asociados a personas con discapacidades ocultas para poder contribuir a la distribución y ayuda de forma gratuita a los usuarios de los servicios.
[270] En 2022, el Aeropuerto de Reino Unido celebró dos reuniones con este grupo de trabajo y, con los comentarios proporcionados por los clientes con discapacidad y los miembros del foro se puede garantizar que se brinda un entorno accesible para que la mayoría de los pasajeros puedan realizar su viaje de forma independiente. Asimismo, durante el ejercicio 2022 el Aeropuerto de Reino Unido estuvo presente en la III Conferencia de Aeropuertos Accesibles Británico-Irlandeses, y se ha comenzado a desarrollar formación y acciones de concienciación en materia de discapacidad

	2021				2022			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Solicitudes PMR (nº)	719.241	25.232	5.470	749.943	1.714.398	92.543	19.923	1.826.864

Por último, los aeropuertos de Aena en Brasil disponen de medidas de accesibilidad enfocadas a facilitar la estancia de los pasajeros con dificultades especiales, como baños, pisos táctiles, pasamanos, elevadores y sillas de ruedas en los mismos. Asimismo, en los proyectos de renovación se implementan medidas adicionales de accesibilidad que van acompañadas de una consulta específica para su cumplimiento.

Comunicación

Aena pone a disposición de los usuarios una línea de información y atención por chat (accesible a través del ordenador, tablet o Smartphone) para pasajeros con discapacidad auditiva y/o del habla, que les permite contactar directamente con el Servicio de Información y Atención Telefónica. Además, algunos aeropuertos españoles, así como el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido cuentan con bucles o lazos de inducción magnética[271].

Asimismo, la aplicación Aena Maps[272] ofrece la posibilidad de seleccionar la configuración PMR para el guiado por rutas accesibles en las instalaciones, utilizando preferentemente el ascensor como conector entre plantas y evitando siempre las escaleras convencionales. En esta línea, cabe mencionar la iniciativa que se está llevando a cabo con Google para crear mapas de 360° de las instalaciones aeroportuarias con el fin de que los usuarios se puedan familiarizar de forma remota con el diseño del aeropuerto, así como con la ubicación de las instalaciones antes de su llegada a las mismas el día del su vuelo.

Comprensión

En todos los aeropuertos de la red de Aena la señalética está actualizada para garantizar su compresión por parte de todos los colectivos, incorporando íconos de audición, movilidad, personas de edad avanzada, etc.

De forma específica, durante 2022 en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido se ha llevado a cabo una mejora de la accesibilidad y señalética en las áreas comerciales. También se ha incorporado, como parte del proceso de licitación, el diseño de tienda accesible en los puntos de venta.

En 2022, se han lanzado nuevas versiones tanto de la web pública de Aena como de la aplicación móvil correspondiente, adaptadas ambas a las posibles necesidades en materia de accesibilidad.

Accesibilidad web

En el ejercicio 2022 se han seguido lanzando nuevas versiones, tanto de la web pública de Aena como de la aplicación móvil, enfocadas a su mejora. Asimismo, como previamente ha sido indicado, la aplicación Aena Maps (compatible con distintos sistemas operativos móviles) ofrece la posibilidad de seleccionar la configuración PMR para el guiado por rutas accesibles en las instalaciones.
En el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, todas las páginas web se han desarrollado mediante el uso del lenguaje HTML 5 y CSS, para la mejora de la visualización.

6.6.3. Principales reconocimientos recibidos en 2022 por la calidad de los servicios

- Premio *"The Voice of the Customer"*, de ACI, a 33 aeropuertos de la red de Aena en España por su labor durante 2021.
- Galardón como *'Best Airport Group COVID-19 Excellence*' en los premios *World Airport Awards* de Skytrax.
- En el Aeropuerto de Reino Unido, se ha obtenido la acreditación ACI CX (Nivel 1) y se han recibido nominaciones para ser finalistas en los *UK Customer Experience Awards*.
- El aeropuerto de Recife elegido el segundo mejor del mundo por experiencia de los pasajeros según el ranking internacional *AirHelp Score* 2022.

[271] 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. En Reino Unido se cuenta con alrededor de 130 bucles de inducción magnética alrededor del edificio de la terminal, además de algunos bucles de inducción magnética portátiles para poder llevarlos a un cliente en caso de que sea necesario.
[272] Implementado en los 7 aeropuertos españoles con mayor volumen de pasajeros, si bien, se irá implementando de forma progresiva al resto de aeropuertos de la red.

6.7 Comunicación y evaluación de la satisfacción del cliente

6.7.1. Evaluación de la satisfacción de los clientes

Aena dispone de las mejores herramientas enfocadas a monitorizar de forma permanente las opiniones y expectativas de sus clientes, tanto de pasajeros como de aerolíneas y empresas concesionarias, evaluando la calidad de los servicios que presta. Entre ellas, se pueden citar las encuestas ASQ (*Airport Service Quality*)[273], dispositivos *Happy or Not,* o grupos de trabajo.

Los resultados obtenidos conforman la base para la implementación de propuestas y planes de acción, en línea con el compromiso de Aena con la mejora continua así como la gestión de máxima eficiencia, el diálogo con los grupos de interés y la mejor experiencia del cliente.

En este sentido y a modo de ejemplo, la medición y monitorización del desempeño en materia de calidad comercial a través de encuestas a pasajeros en las Salas VIP ha resultado en la consecución de una puntuación del 92% en valoraciones positivas en la métrica de satisfacción del cliente, lo cual es superior al objetivo perseguido en el presente ejercicio (80%).

Concretamente, en relación a los indicadores de calidad, durante 2022 se obtuvieron los siguientes resultados en las encuestas ASQ respondidas por los usuarios.

Evaluación de la calidad (sobre 5)						
	2021			2022[274]		
	Calidad de servicios a pasajeros Valor de referencia: 4,06	**Calidad locales comerciales**	**Calidad de restauración**	**Calidad de servicios a pasajeros** Valor de referencia: 4,12	**Calidad locales comerciales**	**Calidad de restauración**
España[275]	4,12	3,5	3,43	4,08	3,63	3,49
Reino Unido[276]	4,17	3,81	3,71	3.96	3.59	3.69
Brasil	n/a	3,49	3,51	-	-	-
Objetivo para el Ejercicio Siguiente	4			4		

[273] ASQ (Airport Service Quality) es un programa de estudios sobre satisfacción de pasajeros dirigido por ACI (Airport Council International), en el que participan 386 aeropuertos de 95 países, mediante el cual cada aeropuerto tiene la oportunidad de estudiar la satisfacción de sus pasajeros a lo largo del año en curso, comparando, además, sus resultados con los de otros aeropuertos de su entorno.
[274] En Brasil, no se dispone del dato agregado. Cada aeropuerto realiza sus propias evaluaciones de calidad, obteniendo los resultados correspondientes.
[275] En España, participan en estas encuestas los 34 aeropuertos de mayor tráfico de la red en España.
[276] Resultados de las encuestas ASQ realizadas en el tercer y cuarto trimestre. El Aeropuerto tiene previsto fijar objetivos en el próximo año.

		Satisfacción y percepción pasajeros	Satisfacción y percepción de aerolíneas: marketing aeroportuario	Relación con empresas concesionarias: marketing comercial
	EXPECTATIVAS DETECTADAS	Precios competitivos en restauración. Eficiencia del personal. Tiempo de espera mínimo (facturación, control de seguridad, etc.). Descuentos en servicios. Instalaciones cómodas. Puntos de recarga dispositivos electrónicos. Buena conectividad WIFI. Ausencia de costes sobrevenidos. Limpiezas. Amabilidad del personal. Distancia personal suficiente, menos colas	Oferta premium. Procedimientos de trabajo eficientes y coordinados. Calidad del servicio adecuada al precio. Colaboración activa. Información operativa y de análisis de mercados Potenciales. Incentivos y descuentos. Prioridades operativas (servicios especiales a clientes). Ayuda a movilidad del pasajero (wayfinding).	Requisitos contractuales claros, alcanzables y estables. Transparencia. Igualdad de trato. Agilidad en las tramitaciones.
PRINCIPALES HERRAMIENTAS UTILIZADAS PARA CONOCER LAS EXPECTATIVAS DE LOS USUARIOS	**RED DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES**	Encuestas ASQ Dispositivos de Instant Feedback (en la ctualidad 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. Asimismo se dispone de estos dispositivos de recogida de opinión en los aparcamientos y en 18 aeropuertos donde se ofrece el Servicios de Salas VIP, gestionado en propio. Seguimiento y gestión de RQS. Seguimiento y gestión de consultas de pasajeros. Encuestas EMMA. Seguimiento de indicadores de procesos. Indicadores DORA. Seguimiento y gestión de interacciones en RRSS.	Grupos de trabajo/sesiones de expertos. Análisis de satisfacción y percepción de la calidad de aerolíneas. Encuestas a compañías. Contacto directo/ reuniones. Asistencia a foros y conferencias especializadas. Indicadores asociados a procesos con compañías. Comité de usuarios y comisiones mixtas de seguimiento.	Reuniones de seguimiento periódicas. Conferencias de Marcas (encuentros profesionales donde exponemos la oferta global del aeropuerto). Intercambio de encuestas periódicas y estadísticas. Mystery shopper y recogidas de opinión en Salas VIP. Portal Aena Empresas. Campañas de animación, promoción y dinamización de Zonas Comerciales. El Club de Fidelización ha superado 1,8 millones en 2022. Grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio. Análisis de resultados del servicio prestado (atributos comerciales de las encuestas ASQ y seguimiento de gestión de RQS). Encuestas servicios comerciales.

PRINCIPALES HERRAMIENTAS UTILIZADAS PARA CONOCER LAS EXPECTATIVAS DE LOS USUARIOS	**AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON**	Junta de transformación de la experiencia del cliente. Foro de Accesibilidad para consultas con usuarios de PRM y organizaciones benéficas. Encuestas ASQ durante los dos últimos trimestres de 2021. Recogida de comentarios de los clientes en tiempo real (FeedbackNow) en distintos puntos (seguridad, facturación, baños, inmigración y recogida de equipajes). Programa Mystery Shop está de vuelta en la estrategia CX, (a implementar en el segundo trimestre de 2022). Walkarounds de calidad.	Comité de operadores aeroportuarios.	
	AEROPUERTOS DO NORDESTE DO BRASIL	Encuestas PSP (encuestas de satisfacción del pasajero). Encuesta de Aseguramiento de la Calidad y Satisfacción del Pasajero - además de los canales de comunicación descritos anteriormente. Controles y monitoreo de los indicadores de calidad del servicio. Encuestas complementarias.	Comité de operadores aeroportuarios. Establecimiento de consultas con aerolíneas y definición de niveles de acuerdo de servicio - SLA.	Reuniones de seguimiento periódicas. Intercambio de encuestas periódicas y estadísticas. Grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio. Análisis de resultados del servicio prestado - de acuerdo com os requisitos comerciales de las encuestas ANAC. Encuestas servicios comerciales. Inspecciones y seguimiento diarios de los niveles de contrato de calidad de servicio (SLA) y sus Indicadores de Desempeño (KPIs) para contratos relacionados con la gestión y control de calidad de terceros y subcontratistas

6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes

(GRI 2-29)

Aena informa a todos sus clientes y proveedores sobre sus derechos y obligaciones, tanto antes de la firma del contrato como durante la ejecución del mismo, a través de distintas herramientas:

- La página web[277] de Aena sirve para informar sobre los derechos de los pasajeros, incluyendo aquellos en materia de información, reclamación y compensación, no discriminación, indemnización, etc. De forma específica, se incluye información sobre el derecho de los pasajeros frente a las compañías aéreas (en caso de retraso, cancelaciones o denegación de embarque, problemas con el equipaje, etc), así como los derechos de personas con discapacidad o PMR y las responsabilidades por accidente.
- En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con varios puntos de información especialmente destinados a informar sobre estos aspectos, ya sea de forma presencial o a través de medios digitales.
- En Brasil, los aeropuertos disponen de diferentes canales de comunicación para informar sobre los derechos y obligaciones de los pasajeros, entre los cuales cabe mencionar las pantallas y mostradores de información en los aeropuertos así como el Servicio de Atención al Cliente.

[277] Ver capítulo “Enlaces de interés.”

6.7.3. Mecanismos de reclamación

(GRI 2-25; 2-26; 2-29; 3-3; 416-2; 417-1; 417-2; 417-3)

Gestión de quejas y reclamaciones

Las quejas o reclamaciones relacionadas con los servicios de Aena se comunican a la Compañía a través de diversas herramientas:

- El Portal de Servicios Telemáticos, al cual se puede acceder desde la web, contiene una sección específica para el envío de reclamaciones, quejas y sugerencias[278].
- Hojas de reclamación, principalmente disponibles en los puntos de información de los aeropuertos, además de las salas VIP y en los parkings.
- En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton pone a disposición de los usuarios una página web específica (*Feedback-form London Luton Airport*) a través de la cual pueden tramitar reclamaciones en un formulario online.
- El Canal de Ovidouria en los aeropuertos de Aena en Brasil está habilitado para recibir propuestas de mejoras relacionadas con los servicios aeroportuarios ofrecidos, funcionando como puente entre el usuario y la unidad técnica. Asimismo, se dispone del correo electrónico ouvidoria@aenabrasil.com.br[279], y códigos QR en las salas de embarque[280].

Para ello:

- Los aeropuertos españoles disponen de un Procedimiento de gestión de Quejas y Reclamaciones y un Departamento de Facilitación y Experiencia del Pasajero para garantizar la correcta tramitación de las mismas. Asimismo, la gestión de las reclamaciones es supervisada a nivel interno mediante revisión por responsables en cada aeropuerto y a nivel centralizada, previamente a las auditorías de AESA que realiza las evaluaciones pertinentes en el marco de la supervisión del cumplimiento del DORA.
- En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton no dispone de un procedimiento como tal, si bien la recepción y tramitación de quejas y reclamaciones está sistematizada.
- En Brasil, una vez registrada la demanda, se realiza un análisis de la misma (contenido mínimo necesario para la tramitación de la manifestación y competencia del órgano). Posteriormente, se remite el mensaje a la unidad técnica la cual debe dar respuesta en el tiempo establecido. Con ello:
  - Se analiza y verifica si cumple con lo solicitado y, de ser así, envía la respuesta al usuario;
  - Si la respuesta no cumple con lo solicitado o lo cumple parcialmente, se solicita a los Responsables Técnicos y Direcciones Aeroportuarias que aclaren o complementen la respuesta.
  - Se traslada la información al usuario.

En España, en 2022, el total de quejas y reclamaciones recibidas ha ascendido a 12.920, un 218,5% más que el año anterior. Este aumento se debe tanto al incremento del tráfico en los aeropuertos de la red de un 103,1%, como al asentamiento del uso por parte del pasajero del Portal Único para reclamaciones de Aena Aparcamientos. Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, el total de quejas y reclamaciones ascendió a 5.488 (2.761 más que en 2021) y en los aeropuertos de Aena en Brasil 192 (230 menos que en el año precedente).

El objetivo de Aena en España es que las reclamaciones referidas a su gestión aeroportuaria sean contestadas, en primera instancia, en menos de 5 días (4 días hábiles a efectos prácticos)[281]. A este respecto, el 99,6% de las reclamaciones han sido abordadas y respondidas dentro de ese plazo. En Reino Unido, las quejas son abordadas habitualmente en las primeras 24 a 48 horas desde su recepción, si bien no cuentan con un procedimiento oficial que establezca el tiempo máximo de respuesta a las mismas. En Brasil, el plazo máximo para dar respuesta a las reclamaciones y quejas recibidas son 10 días (lo cual se ha cumplido en el ejercicio 2022).

Asimismo, se realizan las compensaciones económicas correspondientes. Como muestra de ello, en 2022 las compensaciones económicas derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial en España, Reino Unido y Brasil han ascendido a un total de 57.787,70 € euros[282] (12.693,5 € en 2021).

La Compañía también lleva a cabo un seguimiento de las quejas y reclamaciones recibidas en los perfiles en redes sociales (Twitter y Facebook, así como Instagram en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton y Aena Brasil, y LinkedIn en el caso de Aena Brasil). A través de estos canales, los aeropuertos españoles han recogido en 2022 un total de 3.435 quejas (2.155 en 2021), mientras que en Reino Unido se han recibido 5.747 notificaciones (1.861 en 2021) y en Brasil 498 quejas[283]. No obstante, cabe señalar que, en España, las quejas recibidas a través de redes sociales y buzones se abordan de manera generalizada dado que no están incluidos en el Procedimiento de Gestión de Quejas y Reclamaciones[284].

Asimismo, la Compañía pone a disposición de las compañías aéreas, agentes de handling, concesionarios de actividades comerciales o clientes inmobiliarios

[278] Ver apartado "2.1.4. Consultas ambientales" en el caso de consultas de índole medioambiental.
[279] En Brasil, el Sistema de Gestión también aborda las relaciones con los usuarios del aeropuerto, con el objetivo de brindar información a los ciudadanos sobre la Institución Defensora del Pueblo y su relación con consumidores, proveedores, empleados, comunidad y usuarios. La obligación de Aena Brasil es mantener un sistema de servicio físico y electrónico para el usuario y un defensor del pueblo para investigar quejas, reclamaciones, solicitudes de información, sugerencias y felicitaciones en relación con la ejecución del Contrato de Concesión. Y, además, el Plan de Exploración Aeroportuaria - PEA establece la obligación de implementar un "sistema de registro y tratamiento de demandas relacionadas con la prestación del servicio".
[280] En Brasil, el Canal de Ouvidoria del Cliente tiene como una de sus principales atribuciones el análisis y envío de quejas relativas a la prestación de servicios en los aeropuertos donde opera la Compañía, Adicionalmente, corresponde a la Ouvidoria del Cliente elaborar estadísticas indicativas del servicio y la naturaleza de las reclamaciones, a fin de informar a la ANAC y demás interesados para promover la mejora de los servicios ofrecidos a los usuarios.
[281] En Reino Unido, no disponen en la actualidad de un procedimiento de gestión de quejas y reclamaciones, si bien tratan de responder todas las peticiones y quejas en menos de 5 días laborables, siendo gestionadas a través de sus compañías de seguro. Actualmente utilizan Dynamics 365 para gestionar las comunicaciones con sus clientes, permitiéndoles registrar y generar los informes correspondientes para su seguimiento.
[282] 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.
[283] Información no registrada en 2021.
[284] Se anima a los afectados a que las tramiten a través de los canales oficiales

herramientas de recogida de opinión en las Salas VIP, basadas en la Plataforma *Happy or Not*[285] y en las que se analizan los comentarios de los usuarios para tomar medidas de mejora conjuntamente con las empresas gestoras de las Salas[286]. A nivel de cada aeropuerto, se toman medidas de mejora en la gestión de nuestras Salas VIP, a partir del continuo *feedback* que nos ofrece la plataforma de recogida de opinión mencionada.

A nivel local se proponen y adoptan medidas preventivas y correctivas.

En las salas VIP a partir de los resultados de las encuestas, se promueven acciones de mejora.

[285] En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha sustituido los dispositivos *Happy or Not* por *FeedbackNow* para medir en tiempo real la satisfacción del cliente.
[286] En Brasil, se pondrá en marcha esta medida en mayo de 2023.

Principales datos de quejas y reclamaciones

	España[287]			Reino Unido			Brasil			Total		
Indicador	**2020**	**2021**	**2022**	**2020**	**2021**	**2022**	**2020**	**2021**	**2022**	**2020**	**2021**	**2022**
Contrato de transporte	496	587	1.129	66	-		7	3	0	**569**	**590**	**1.129**
Handling	110	248	349	336	255	717	-	-	0	**446**	**503**	**1.066**
Sistemas de información	183	251	663	-	-		14	1	6	**197**	**252**	**669**
Instalaciones	280	319	554	-	35	96	71	150	63	**351**	**504**	**713**
Servicios de seguridad	709	1.035	2.000	237	147	354	49	52	29	**995**	**1.234**	**2.396**
Servicios complementarios	427	587	944	-	1.984	1801	-	-	9	**427**	**2.571**	**2.755**
Accesos	11	36	31	-	51	94	-	3	0	**11**	**90**	**125**
Daños y robos	102	138	271	66	28	136	3	-	1	**171**	**166**	**408**
Varios	90	163	151	-	48	124	171	198	75	**261**	**409**	**337**
Servicios comerciales y de restauración	62	123	216	347	90	1725	5	12	8	**414**	**225**	**1.951**
Aparcamientos	575	569	6.612	630	89	441	2	3	1	**1.207**	**661**	**7.054**
Total	**3.045**	**4.056**	**12.920**	**1.682**	**2.727**	**5.488**	**322**	**422**	**192**	**5.409**	**7.205**	**18.603**

Otros indicadores específicos

En el año 2022, y al igual que en el ejercicio anterior, Aena no ha tenido constancia de casos de incumplimientos de normativas o códigos voluntarios relacionados con:

- Impactos de las categorías de productos y servicios en la salud y la seguridad, en ninguna de las empresas del Grupo.
- Información y etiquetado que se facilita a los usuarios sobre el servicio, en ninguna de las empresas del Grupo.
- Comunicaciones de marketing, en ninguna de las empresas del Grupo.

En relación a incumplimientos de normativas o códigos voluntarios relativos a los impactos en la salud y seguridad de los servicios, se han detectado 2 en Brasil. Concretamente, estos 2 casos corresponden a incumplimiento de normativa que da lugar a multas o sanciones/incumplimiento de normativa que da lugar a una advertencia/incumplimiento de un código voluntario.

[287] En España, el aumento observado en el número de reclamaciones respecto al ejercicio anterior se debe al asentamiento del uso por parte del pasajero del Portal Único y la recuperación del tráfico.

7. Innovación (GRI 2-22; 3-3)

Principales avances en Innovación en 2022

Aprobación del Plan Estratégico de Innovación.
Sistemas de identidad digital.
Aena como operador de Drones.
AenaVentures.
Proyectos Pilotos.
Horizonte 2020.

Plan Estratégico de Innovación

3 programas:
De pasajero a Cliente.
Uso eficiente de recursos.
Más allá del aeropuerto

Incluye más de **80** proyectos para el periodo 2021-2026

Ecosistema de innovación

"Aena Ventures"
Trabajo en alianza con partners.

254 propuestas de 33 países, de las cuales 5 fueron aceleradas

Formación

786 empleados con más de 19.641 horas de formación específica en innovación

Inversión

En proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2022 ha superado los 27 millones de €

Compromiso con los ODS

3 SALUD Y BIENESTAR
7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE
9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA
11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES
13 ACCIÓN POR EL CLIMA
16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS
17 ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

7.1. La gestión de la innovación en Aena

(GRI 3-3)

7.1.1. Plan Estratégico de Innovación

Aena sigue apostando de manera decidida por la innovación, ejecutando y dando a conocer su Plan Estratégico de Innovación y Transformación Digital, aprobado a finales de 2021, caracterizado por ser transversal a toda la Compañía. La visión de Aena es ser referente en el uso de tecnología para optimizar la experiencia del cliente, aumentar la eficiencia operativa y desarrollar negocio alrededor de la movilidad sostenible.

El Plan establece los objetivos cualitativos y cuantitativos de la organización en esta materia, convirtiendo la innovación en un pilar fundamental de la gestión de los aeropuertos.

El Plan se afianza en 3 programas:

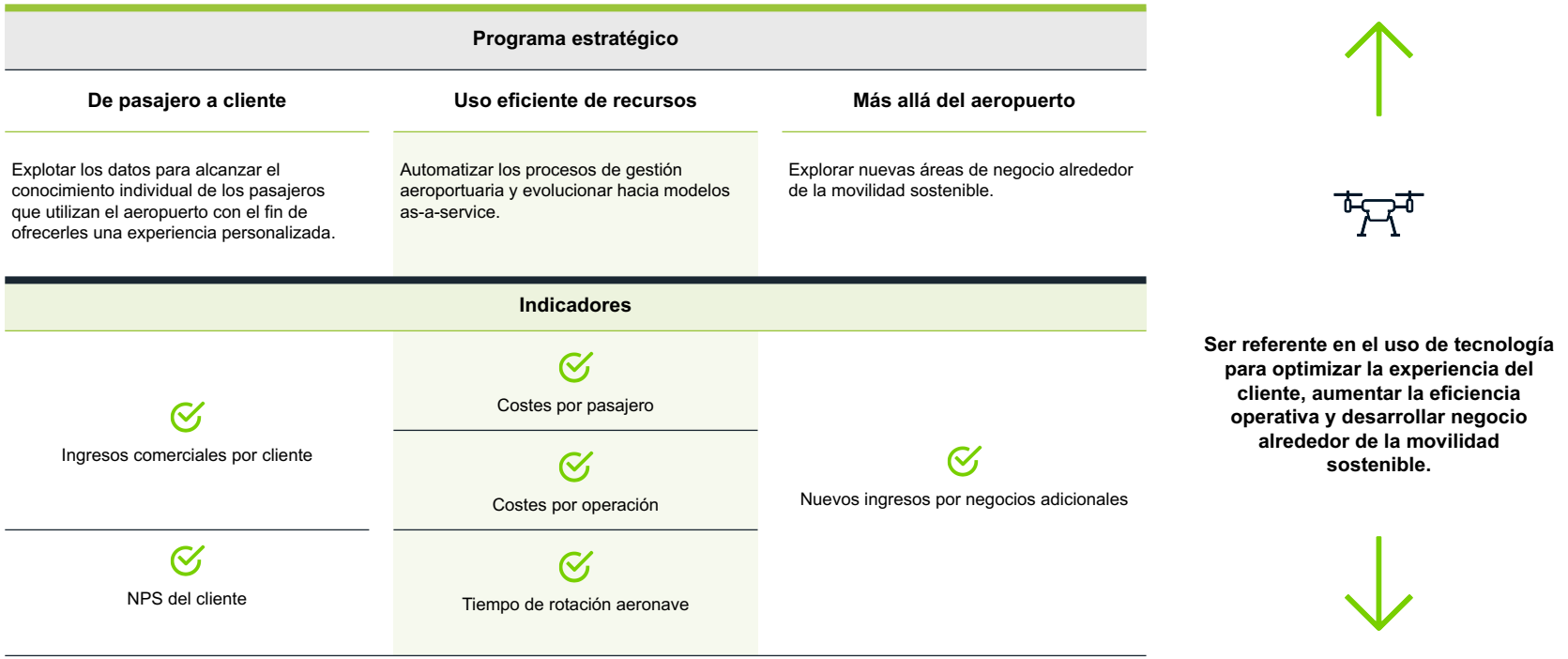
- De pasajero a Cliente.
- Uso eficiente de recursos.
- Más allá del aeropuerto.

Cada programa estratégico se materializa en una serie de líneas, ámbitos y proyectos concretos que permiten analizar en detalle las diferentes tecnologías y su adaptación al sector y a la Compañía.

La innovación es abierta, dinámica y transversal. Trata de contar con la participación de todos los actores implicados (usuarios, clientes, proveedores, socios, emprendedores, universidades, centros de investigación, empleados...), aprendiendo de ellos, trabajando de forma conjunta en la búsqueda de soluciones a los nuevos retos planteados y problemas existentes, compartiendo riesgos en proyectos piloto e inspirándose en los mejores.

Para ello, Aena cuenta con distintas herramientas que ayudan a fomentar la innovación. Desde el punto de vista interno, los premios Innova favorecen canalización del talento de los trabajadores de Aena. Desde el punto de vista externo, se emplean herramientas como la colaboración con empresas para el desarrollo de proyectos piloto, la participación en proyectos con organismos europeos y el programa Aena Ventures.

El Plan Estratégico de Innovación de Aena, afianza el compromiso de Aena con la Innovación



7.1.2. Ecosistema de innovación

Para potenciar el desarrollo de avances y propuestas, Aena trabaja en alianza con distintos partners (empleados, proveedores, startups, ayuntamientos o universidades, etc.). Como prueba de ello, la Compañía ofrece la posibilidad de realizar pruebas de concepto en nuestros aeropuertos sobre nuevas tecnologías y procesos, con el fin de encontrar soluciones y alternativas innovadoras para el negocio aeroportuario. A este respecto, en 2020 se realizó la convocatoria para startups (SU) del programa "Aena Ventures"[288] que recibió 254 propuestas procedentes de 33 países. De todas ellas, 5 fueron seleccionadas para participar en el programa que se desarrolló en 2021, donde fueron aceleradas, adecuando sus propuestas para desplegar una prueba de concepto con clientes reales, permitiendo analizar la viabilidad de las iniciativas y de su futura implantación en los Aeropuertos de Aena.

De las 5 startups aceleradas, 4 de ellas han tenido luz verde en 2022 para implantar su solución a mayor escala en los aeropuertos de Aena.

En el futuro, Aena apuesta por dar continuidad a este programa de innovación abierta con el objetivo de atraer nuevas ideas de empresas ágiles e innovadoras.

A nivel interno, los premios INNOVA permiten detectar y poner en común buenas ideas y prácticas dentro de la red. Durante 2022 se ha realizado la cuarta edición de los premios, donde han podido participar los empleados

[288] Ver capítulo "Enlaces de interés."

de Aena España, Reino Unido y Brasil, y para la que se han propuesto las siguientes categorías: Buena práctica, idea sostenible, idea innovadora, idea para incrementar ingresos e idea para asistencia a pasajeros. Se han recibido 153 propuestas procedentes de los servicios centrales y de 23 aeropuertos.

Formación

Como una de las principales palancas de la innovación y el cambio cultural, Aena ha puesto en marcha en 2022 actividades formativas que permitan a los empleados adquirir las capacitaciones necesarias para integrar la innovación como motor de la empresa. Para ello se han implementado diferentes niveles de formación en innovación, digitalización y procedimientos de gestión "agile" de proyectos, entre los que se encuentran master de posgrado, seminarios y cursos de formación interna de carácter técnico.

La formación en nuevos métodos de trabajo transversal, así como nuevas tecnologías, han sido las áreas donde se ha puesto especial atención para fomentar la innovación en la compañía.

Los datos de formación en áreas específicas de innovación en 2022 han sido 786 empleados con más de 19.641 horas de formación.

Esfuerzo y colaboración con empresas especializadas

La inversión realizada en proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2022 ha superado los 27 millones de € (14,8 millones de € en 2021).

Aena ha iniciado la colaboración con 19 empresas[289] en materia de Innovación a nivel privado, y se han presentado 10 propuestas de proyectos a convocatorias de subvención nacional e internacional de I+D+i en distintos consorcios.

7.2. Avances en 2022

En 2022, el principal objetivo en materia de innovación ha sido ejecutar el Plan Estratégico de Innovación cuyo alcance engloba el periodo 2021-2026.

Entre los principales avances en Innovación del año 2022 se encuentran:

- **Ejecución del Plan Estratégico de Innovación y Transformación Digital**. Se trata de un plan transversal a la organización que recoge las principales tecnologías sobre las que trabajar en los próximos años, con el foco puesto en la digitalización del pasajero y las infraestructuras, buscando nuevas oportunidades en el entorno del negocio aeroportuario. El Plan incluye más de 80 proyectos para el periodo 2021-2026.
- **Sistemas de identidad digital**. En junio de 2022 finalizó el último piloto de biometría que engloba todos los pasos del proceso aeroportuario realizados con biometría: enrolamiento (en casa o en el aeropuerto), facturación del equipaje, acceso al filtro de seguridad y acceso al embarque. Este proyecto fue premiado por los 2022 ACI World Technology Innovation Awards como "Best Innovation in Airport Passenger Related Processes". Además, en 2022, cuatro aerolíneas han firmado el Acuerdo de Colaboración para utilizar los sistemas biométricos que se desplegarán durante 2023 en algunos aeropuertos de Aena.
- **Aena como operador de Drones.** En 2021 Aena se registró como operador de Drones, y en 2022 se han adquirido los primeros drones, formado a empleados como pilotos de drones, y se han llevado a cabo los tres primeros casos de uso en propio con personal y equipamiento de Aena. El objetivo es analizar las capacidades de los RPAS dentro de las actividades de gestión, operación y mantenimiento de los aeropuertos. Este proyecto continuará en 2023, buscando nuevos casos de uso donde probar y validar la empleabilidad de esta nueva herramienta de trabajo.
- **AenaVentures.** En 2022 se ha iniciado la ejecución de 3 de las iniciativas aceleradas en Aena Ventures durante 2021. Las iniciativas que se van a desplegar en los aeropuertos de A.S. Madrid Barajas y J.T Barcelona El Prat son:
  - AIRBOT: Chatbot de comunicación con pasajeros, en 3 idiomas que permitía utilizar IA para mejorar la asistencia a los pasajeros.
  - MEEP: Plataforma de movilidad, con usabilidad *door to gate* con distintos modos de transporte.
  - ChinaSpain: Iniciativa de mejora de la experiencia del pasajero chino en los aeropuertos de la red de Aena.

En 2023 se tiene previsto abrir una nueva convocatoria de Aena Ventures para startups.

- **Proyectos Piloto.** Proyectos demostrativos medibles y con resultados tangibles a corto plazo, realizados mediante acuerdos de colaboración con diferentes partners tecnológicos que nos permite atraer innovación externa, aportando beneficios mutuos, como ejemplo:
  - Proyectos de sonorización para conocer en tiempo real el estado de la infraestructura.
  - Análisis de vídeo en Plataforma: mediante técnicas de análisis de vídeo se han detectado los eventos que se producen alrededor de las aeronaves durante la rotación, con el objetivo de mejorar la planificación y la seguridad en el entorno del avión.

[289] En el EINF de 2021 se incluía la información de los proyectos en marcha durante el ejercicio (45 proyectos de colaboración con 50 empresas en 2021). Si bien, en el presente informe se incorpora la información relativa a las colaboraciones iniciadas en 2022.

- Análisis de vídeo en Terminal: mediante técnicas de análisis de vídeo se han detectado los eventos que se producen alrededor de las aeronaves durante la rotación, con el objetivo de mejorar la planificación y la seguridad en el entorno del avión.

- **Horizonte 2020.**: En 2022 se ha continuado, y finalizado algunos de ellos, con los proyectos en los que Aena participa como socio:
  - TRANSIT (Gestión de información de viajes para el transporte intermodal sin interrupciones): un proyecto de investigación financiado por SESAR 2020.
  - IMHOTEP: su 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.
  - ASPRID: tiene como objetivo hacer frente al problema de proteger las operaciones del aeropuerto contra la intrusión de drones (descuidado o malicioso) orientado operacionalmente.
  - AVIATOR: Proporcionar una mejor comprensión de las partículas y los gases primarios emitidos, así como de la evoluvión de los contaminantes en el penacho de escape.
- SESAR 3: Aena se ha constituido como miembro fundador de SESAR 3, en el marco del nuevo proyecto de I+D+i de Unión Europe (*Horizon Europe*).
- Airports For Innovation: En 2022, Atenas International Airport y Aéroports de la Côte d'Azur se unieron a la red "Airports for Innovation" fundada por Aena y Aeroporti di Roma en 2021, con el objetivo de buscar y probar de forma conjunta soluciones innovadoras y sostenibles para el desarrollo del sector aeroportuario.

7.3. Perspectivas de futuro

Aena busca afianzar la Innovación y la transformación digital como una palanca de cambio y ventaja competitiva que permita alcanzar los objetivos de la Compañía.

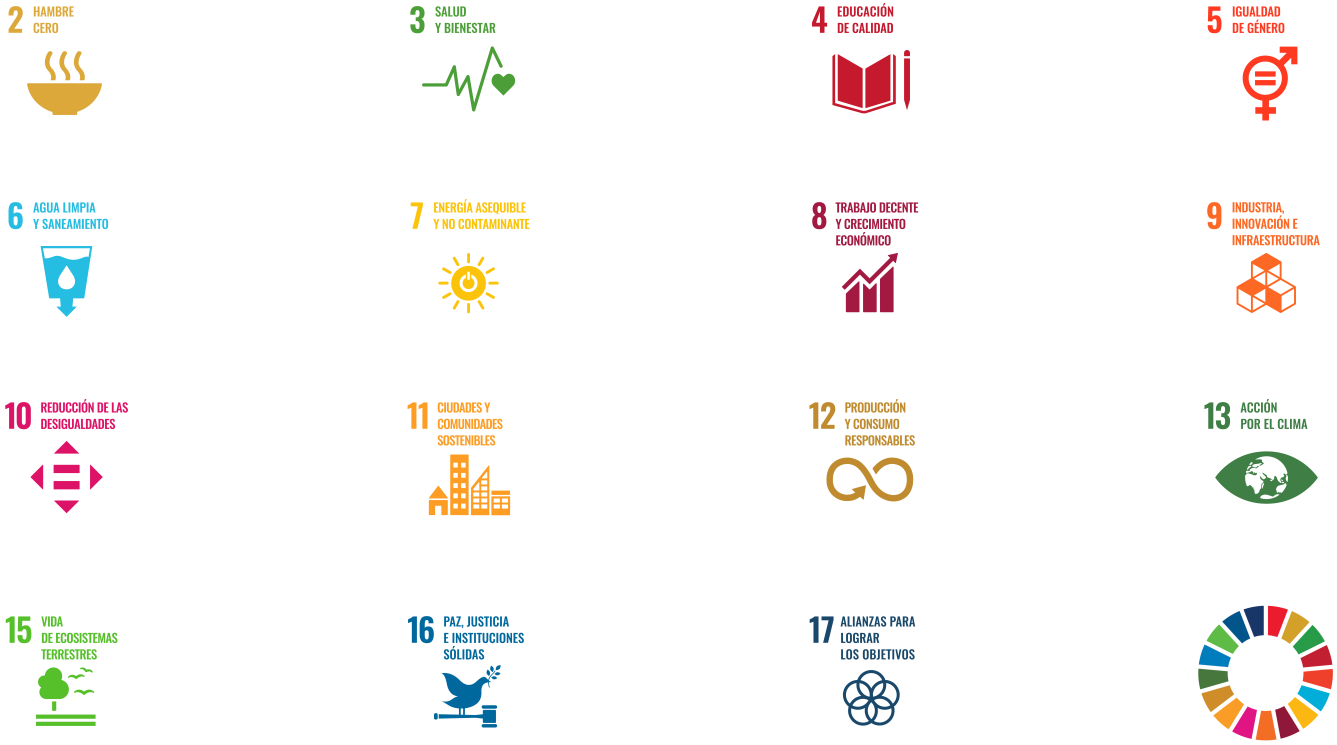
Digitalizar la relación con el pasajero y la gestión de las infraestructuras permitirán mejorar el servicio prestado a nuestros clientes y ser más eficiente en el uso de los recursos.

Seguir validando tecnologías con perspectivas de implantación a corto y medio plazo, y participar en los grandes proyectos de Innovación transnacional permitirán a la organización estar preparada para los nuevos cambios del sector y desplegar los proyectos de I+D+i, dándoles una aplicación práctica y real en producción de la organización.

Sobre este informe

(GRI 2-2; 2-5; 2-14)

Compromiso con los ODS



Principios de reporte

El presente Informe de Gestión Consolidado 2022 cumple los requerimientos de reporte de la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, sobre Información no Financiera y Diversidad, presentando la información necesaria para comprender los riesgos, el modelo de negocio, las políticas, la estrategia, la evolución, los resultados, la situación de Aena y el impacto de su actividad respecto a cuestiones medioambientales y sociales, relativas al personal, al respeto de los Derechos Humanos y a la lucha contra la corrupción y el soborno

El Informe de Sostenibilidad de Aena (Estado de Información No Financiera Consolidado (EINF)) forma parte del Informe de Gestión Consolidado de Aena correspondiente al ejercicio 2022. Este Informe está sujeto a los mismos criterios de aprobación, depósito y publicación que el resto de informes que conforman el Informe de Gestión Consolidado, y ha sido verificado por parte de un prestador independiente de estos servicios.

El alcance de la información del documento, que se mantiene respecto al ejercicio anterior, incluye las sociedades participadas por Aena en más de un 50%, tal como se recoge en las Cuentas Anuales en virtud del criterio de control; incluyendo de forma consolidada los datos disponibles de:

- En España, Aena S.M.E., S.A., Aena Desarrollo Internacional S.M.E. (ADI), S.A.; Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E. (AIRM o también SCAIRM);
- Las filiales en[290]:
  - Reino Unido;
  - Brasil[291].

Cuando los indicadores reportados se refieren a una parte específica del Grupo, se especifica explícitamente, así como, en su caso, cuando no se disponga de la información (ver también comentarios en la tabla GRI).

El resto de participaciones que no consolidan por integración global no han sido contempladas en los indicadores de desempeño no financiero recogidos en el presente documento.

El presente informe ha sido elaborado de acuerdo con las siguientes recomendaciones, regulaciones y estándares:

- Ley 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad, que transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva 2014/95/UE. Para dar respuesta a esta Ley se han utilizado los estándares GRI seleccionados.
- Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, que introduce un nuevo requerimiento relativo a los mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la Compañía, en términos de información, consulta y participación.
- Conforme a *GRI Universal Standards* 2021 para la elaboración de Informes de Sostenibilidad del Global Reporting Initiative (GRI)[292].
- Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles que, en su primer acto delegado, establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas que se consideren medioambientalmente sostenibles en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático.
- Asimismo, se han tomado como referencia otros marcos de reporte, como el Marco Internacional para la elaboración de informes integrados del IIRC (*International Integrated Reporting Council*), SASB (*Sustainability Accounting Standards Board*) relativos a las industrias de Servicios Profesionales y Comerciales, Logística y Servicios de Transporte Aéreo de Mercancías, Aerolíneas y Servicios Inmobiliarios, los Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Principios Rectores Sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, las Directrices UE 2017 /C125/01 sobre la presentación de informes no financieros (Metodología para la presentación de información no financiera), así como las recomendaciones de TCFD (*Task Force on Climate-Related Financial Disclosures*), CDP (*Carbon Disclosure Project*), la CNMV y de agencias de calificación de Rating ESG.

La tabla con los contenidos de la Ley 11/2018 (apartado “Índice de contenidos Ley 11/2018”) y la tabla con los indicadores GRI (apartado “Índice de contenidos GRI”), cuyos contenidos han sido verificados por un tercero independiente, así como la tabla con los indicadores SASB (apartado “Índice de contenidos Sustainability

[290] Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional (ADI), está presente en Brasil a través de la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) y, en Reino Unido, a través de la participación indirecta en la gestión del Aeropuerto de Londres-Luton.
[291] En agosto de 2022, Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., ha resultado adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de 11 aeropuertos en Brasil (denominados, en su conjunto, Bloque de Once Aeropuertos de Brasil, o “BOAB”), entre los cuales destaca Congonhas-Sao Paulo. La firma del contrato está prevista que tenga lugar en marzo de 2023, y se estima que el contrato de concesión entre en vigor (“Data de Eficacia”) en abril de 2023, por lo que el inicio de las operaciones en los aeropuertos se producirá en el segundo semestre de 2023. En consecuencia, no se tiene en consideración en el ejercicio 2022 a efectos del reporte de información no financiera.
[292] En este informe se han incorporado los nuevos estándares universales (GRI 1, 2, 3) y se han seguido todos los estándares temáticos GRI en su versión más actualizada.

Accounting Standards Board (SASB)"), indican la localización exacta de la información –ya sea la/s página/s del informe, la referencia a la tabla de indicadores no financieros y/o la URL de la referencia externa– o los motivos que justifican su omisión.

El informe proporciona datos de años anteriores para reflejar el desempeño de la Compañía en materia de sostenibilidad durante los últimos años y permitir su valoración, incluyendo referencias externas para facilitar su consulta.

Para conocer más información, en distintos apartados de la web corporativa está disponible mayor detalle sobre el desempeño de la Compañía en materias relacionadas con aspectos ESG. Además, para cualquier duda o consulta sobre el presente informe, se pueden dirigir al área de Responsabilidad Corporativa: rc@aena.es

Control de la información

En lo que respecta al control interno de la información, Aena está trabajando en el progresivo desarrollo e implantación de un Sistema de Control Interno de la Información no Financiera (SCIINF) como medida para reforzar su fiabilidad y confianza. A este respecto, se han elaborado una serie de procedimientos, a lo que les sigue el análisis de la trazabilidad de la información. El objeto es identificar posibles riesgos e implementar controles que coadyuven a su mitigación.

PRINCIPIOS DE REPORTE UTILIZADOS

Calidad del informe	Definición de contenidos
• Precisión	• Inclusión de los grupos de interés
• Equilibrio	• Contexto de sostenibilidad
• Claridad	• Materialidad
• Comparabilidad	• Exhaustividad
• Fiabilidad	
• Puntualidad	

Principios de reporte recogidos en el Estándar GRI 1: "Fundamentos 2021"

FASES PARA LA ELABORACIÓN DEL INFORME Y GRUPOS IMPLICADOS

01	02	03	04	05
Consulta a grupos de interés y análisis de materialidad	Elaboración de borradores	Revisión y consolidación	Formulación estado de información no financiera	Presentación y aprobación por la Junta General de Accionistas
AGENTES INTERNOS AGENTES EXTERNOS	**TODAS LAS UNIDADES**	**TODAS LAS UNIDADES DIRECCIÓN**	**CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**	**JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS**

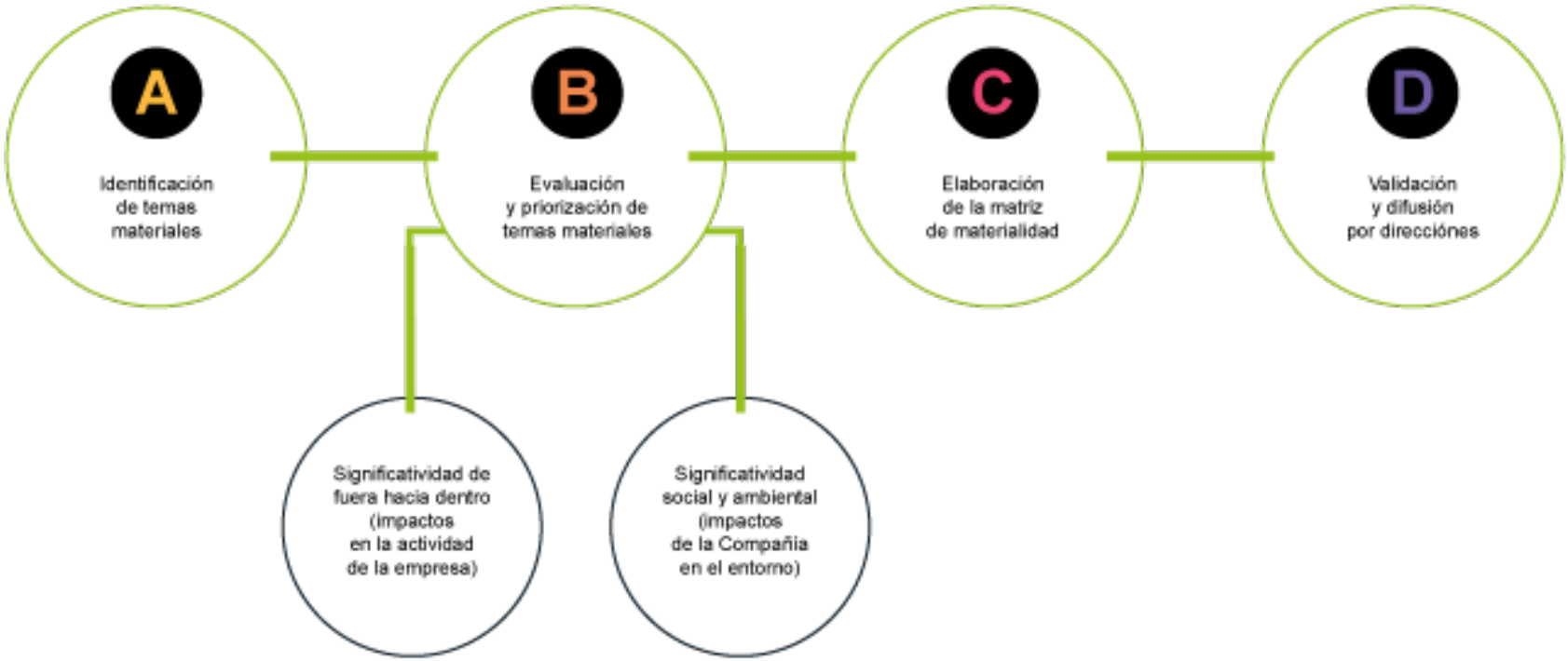
Materialidad

(GRI 2-14; 3-1; 3-2; 3-3)

En 2022 se ha llevado a cabo una revisión y actualización de los asuntos materiales identificados en ejercicios anteriores incorporando nuevos aspectos o elementos al proceso a seguir para la realización del análisis de materialidad y teniendo en cuenta las prioridades y líneas de acción a medio y largo plazo del nuevo Plan Estratégico 2022-2026 y la Estrategia de Sostenibilidad, así como las principales líneas y tendencias del año. En línea con las buenas prácticas en la materia, Aena ha consolidado la aplicación del enfoque de doble materialidad con la finalidad de identificar y entender:

- Cómo afectan las cuestiones no financieras en la situación y resultados de la Compañía (significatividad financiera o impactos hacia dentro).
- Cómo la empresa impacta en el medio ambiente y en la sociedad (significatividad medioambiental y social o impactos hacia afuera).

Proceso de revisión y actualización del análisis de materialidad:



A. Identificación de asuntos potencialmente materiales, a lo largo de la cadena de valor de Aena. Principales fuentes de información consideradas[293]:

- Fuentes públicas y organismos internacionales y sectoriales de referencia para identificar las principales tendencias y retos que afectan al sector (CNMV, Parlamento Europeo, ACI y CEOE, World Economic Forum, APD, Edelman Trust Barometer, Air Transport Action Group, etc.)
- Tendencias y principales aspectos evaluados por los inversores y agencias de calificación ESG en materia financiera y extra-financiera (Sustainalytics, DJSI, Vigeo Eiris, MSCI, ISS Oekom, etc.), incluyendo la legislación aplicable, así como los estándares de *reporting* no financiero más relevantes (GRI, SASB, Pacto Mundial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas).
- A nivel interno, se han considerado los resultados de análisis realizados en periodos anteriores, en cuanto a la percepción sobre la relevancia de las distintas tendencias y la identificación de los principales riesgos. Asimismo, se ha tenido en cuenta información interna de referencia (Plan Estratégico 2022-2026, Estrategia de Sostenibilidad, Sistema de Gestión y Control de riesgos[294], estudio reputacional de Aena,[295] etc).
- Resultados de análisis sobre la presencia de la Compañía en redes sociales y análisis de quejas recibidas a través de Twitter y Facebook 2022.

Como conclusión del análisis de estas fuentes de información, se ha actualizado al contexto 2022 la relación de temas relevantes. De este modo, se han identificado 35 asuntos materiales agrupados en 16 temas, reflejados estos últimos en la propia matriz de materialidad.

B. Evaluación y priorización de los temas materiales desde una perspectiva de doble materialidad, incluyendo aquellos aspectos con capacidad de impactar en el crecimiento de la Compañía (significatividad financiera) y, a su vez, relevantes para los grupos de interés, que se puedan ver afectados por el impacto de la actividad de la empresa (significatividad medioambiental y social).

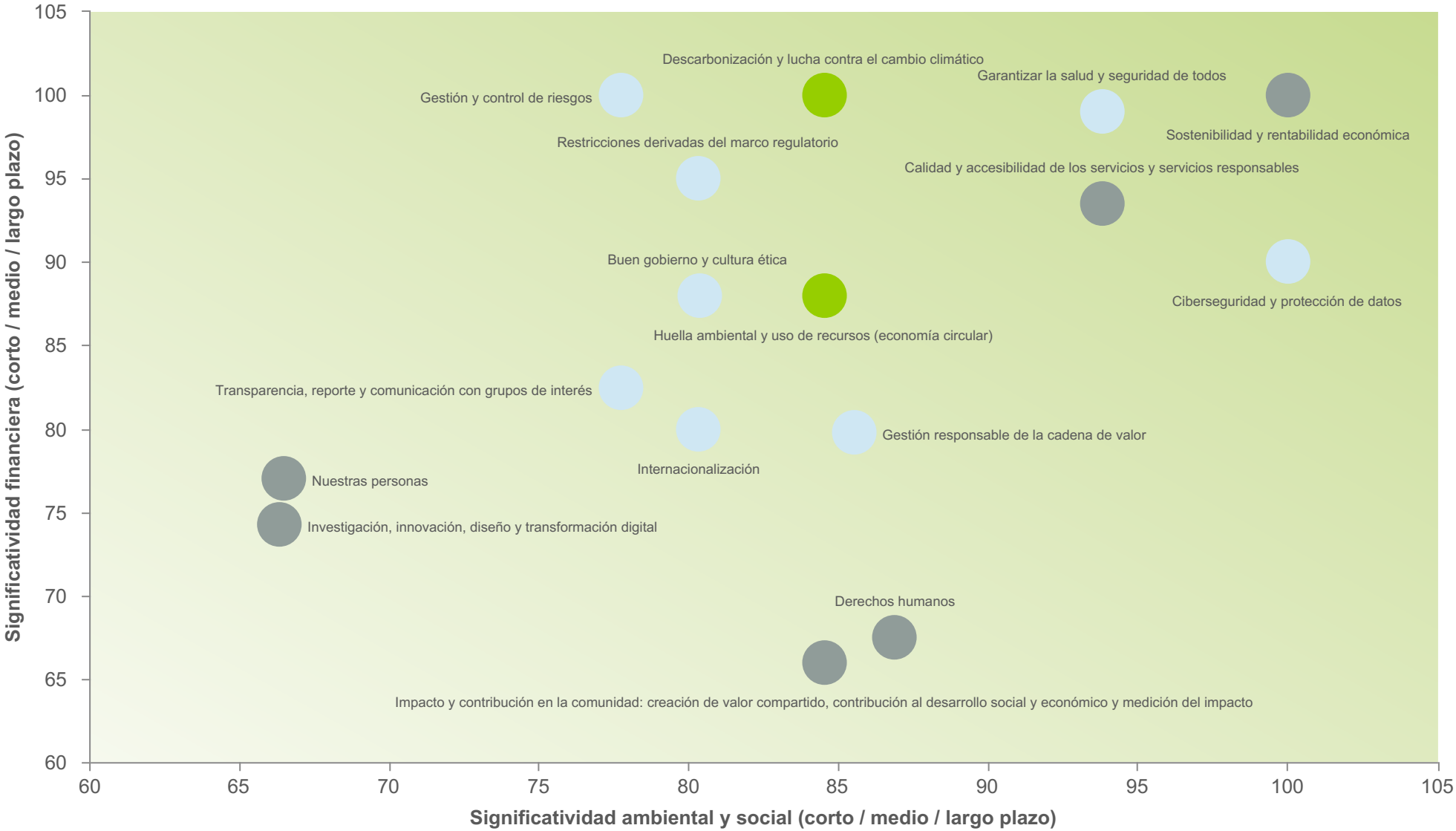
- Análisis de la significatividad financiera (eje Y): cada aspecto material ha sido evaluado y valorado internamente por su capacidad de impactar en la Compañía, integrando la perspectiva económica y de riesgos y teniendo en cuenta, en su caso, los resultados de la valoración de agencias ESG especializadas (Sustainalytics y Vigeo). Aquellos aspectos recogidos en el Plan Estratégico 2022-2026 han sido modulados por el correspondiente factor sobreponderador a fin de reflejar de manera fiel su relevancia en el análisis.
- Análisis de la significatividad medioambiental y social (eje X): se han tenido en cuenta los resultados del estudio reputacional realizado por Aena a través de entrevistas a los principales *stakeholders* (proveedores, clientes, reguladores, etc.) obteniendo información tanto de la percepción, como de la importancia que para cada uno de ellos tienen los diferentes asuntos materiales identificados. Asimismo, se ha tenido en cuenta, en su caso, la valoración de agencias y/o analistas ESG (DJSI y FTSE) y los resultados de los informes de RRSS y quejas y reclamaciones recibidas. Por último, se han considerado los principales inputs y tendencias de 2022 a través de la aplicación del correspondiente factor corrector a aquellos aspectos que se hayan podido ver significativamente afectados por los mismos.
- Para calcular el valor global de cada uno de los temas materiales, se obtienen promedios de las puntuaciones asignadas en cada criterio considerado.

C. Elaboración de la matriz de materialidad: sobre la base de las valoraciones obtenidas en el punto anterior.

D. Validación por las direcciones en el marco del proceso de elaboración del Estado de Información no Financiera y su difusión.

Tras este proceso, se han identificado una serie de asuntos críticos, alineados con las principales tendencias ESG y las líneas maestras del nuevo Plan Estratégico de la Compañía, así como la Estrategia de Sostenibilidad, que ponen el foco, entre otros, en fomentar la sostenibilidad y rentabilidad económica, garantizar la seguridad, calidad y accesibilidad de los servicios, situando la sostenibilidad como factor clave a través de la descarbonización, la lucha contra el cambio climático, la reducción de los impactos ambientales negativos y la amplificación de los positivos (empleo, talento, contribución social, etc.). Todo ello bajo la supervisión de unos Órganos de Gobierno responsables del buen desempeño de la Compañía y una supervisión continua de los retos y riesgos a los que se enfrenta.

[293] El análisis de algunas de estas fuentes permite incorporar un enfoque sectorial en la evaluación de la materialidad.
[294] Ver capítulo "2022: un año esperanzador".
[295] Estudio "La reputación de Aena entre stakeholders clave", basado en el Modelo RepTrak.a cuyas dimensiones racionales y atributos se les aplica una correlación con los asuntos materiales identificados por Aena, reflejo de la información relevante para las distintas fuentes utilizadas.


Descarbonización y lucha contra el cambio climático
Garantizar la salud y seguridad de todos
Gestión y control de riesgos
Sostenibilidad y rentabilidad económica
Restricciones derivadas del marco regulatorio
Calidad y accesibilidad de los servicios y servicios responsables
Buen gobierno y cultura ética
Ciberseguridad y protección de datos
Huella ambiental y uso de recursos (economía circular)
Transparencia, reporte y comunicación con grupos de interés
Gestión responsable de la cadena de valor
Internacionalización
Nuestras personas
Investigación, innovación, diseño y transformación digital
Derechos humanos
Impacto y contribución en la comunidad: creación de valor compartido, contribución al desarrollo social y económico y medición del impacto
Significatividad financiera (corto / medio / largo plazo)
Significatividad ambiental y social (corto / medio / largo plazo)
105
100
95
90
85
80
75
70
65
60
60
65
70
75
80
85
90
95
100
105

Asunto material	¿Por qué es material?	Impacto (Interno/Externo)	Estrategia/medidas implementadas y métricas (Bloque B: Estado de información no financiera)
Descarbonización y lucha contra el cambio climático	Para cumplir con los objetivos más ambiciosos del Acuerdo de París y limitar el aumento de temperatura a 1,5ºC, es prioritario que el sector empresarial contribuya a la descarbonización mediante la propuesta y desarrollo de medidas de adaptación y mitigación al cambio climático, que promuevan la reducción efectiva de las emisiones de CO2. En este sentido, el compromiso de Aena es situarse a la vanguardia del proceso de descarbonización del sector, posicionándose como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar su descarbonización.	I & E	Cap. 1, Apartado “1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad” Cap. 2, Apartado “2.2. Aena frente a la emergencia climática”
Buen gobierno y cultura ética	Los Órganos de Gobierno son responsables del buen desempeño de las organizaciones, de la implementación de una cultura ética aplicable y extensible a todos sus miembros y de la plena integración de los aspectos ESG en la actividad. Por ello, resulta fundamental disponer de las herramientas necesarias para regular aspectos como la composición del Consejo, el perfil de los Consejeros, las Comisiones, la remuneración o su evaluación, y garantizar el establecimiento de una sólida cultura de cumplimiento y sostenibilidad. Aena ha reforzado los mecanismos de gobernanza y *reporting* para rendir cuentas de su avance en esta materia, garantizando así el seguimiento periódico de las iniciativas y el cumplimiento de los objetivos.	I & E	Cap. 1, Apartados “1.1.2. Órganos de gobierno” y “1.2. Cultura y ética corporativa”
Huella ambiental y uso de recursos (economía circular)	Un aspecto clave lo constituye la reducción de los impactos que toda actividad genera sobre el entorno natural (contaminación atmosférica, uso de recursos –agua-, generación de residuos, ruido, etc.) readaptando los modelos y la gestión empresarial para garantizar la convivencia sostenible de su actividad con el cuidado del entorno. En este sentido, la Estrategia de Sostenibilidad de Aena se centra tanto en sus operaciones propias, como en el resto de actores del ecosistema aeroportuario, maximizando la colaboración con terceros.	I & E	Cap. 1, Apartado “1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad” Cap. 2, Apartados “2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables” “2.3. Contaminación” “2.4. Uso sostenible de recursos” y “2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias”
Garantizar la salud y seguridad de todos	Como infraestructuras básicas para el transporte, garantizar la seguridad y salud de todos los usuarios es una prioridad. En este sentido, es importante adoptar una actitud preventiva ante posibles situaciones de riesgo y evaluar, de manera continua, posibles contingencias que puedan afectar al normal desarrollo de las actividades, disponiendo de mecanismos, medidas y recursos humanos y materiales suficientes que garanticen la seguridad, tanto de empleados como de pasajeros y, en general, de todos los usuarios de los aeropuertos.	I & E	Cap. 5, Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo” Cap. 6, Apartados “6.1. Seguridad Operacional” “6.2. Seguridad aeroportuaria” y “6.4. Seguridad sanitaria”
Derechos humanos	Las nuevas tendencias y directrices ponen especial foco en el aspecto social y la protección de los derechos humanos y colectivos desfavorecidos. Las compañías deben velar por el respeto de los derechos humanos en el desarrollo de sus actividades, estableciendo los mecanismos adecuados para garantizar su protección en todas las comunidades en las que operan. Por ello, es prioritario seguir avanzando en la implantación de los mecanismos adecuados para identificar, prevenir, mitigar y rendir cuentas sobre el impacto en materia de derechos humanos. En este sentido, Aena avanza hacia una estrategia de gestión de riesgos, impactos y oportunidades de derechos humanos anticipativa, asegurando un diálogo permanente con todos los actores involucrados.	I & E	Cap. 1, Apartado “1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad” Cap. 3, Apartado “3.3. Derechos Humanos”
Nuestras personas	Las organizaciones deben adaptarse a una fuerza laboral cada vez más cambiante y exigente, y ajustar sus modelos de gestión de las personas para fomentar la captación y retención del mejor talento, la promoción de la diversidad e igualdad de oportunidades, la implementación de medidas suficientes y efectivas de bienestar y conciliación, o el fomento de una cultura empresarial basada en valores corporativos. 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. El objetivo de Aena es situar a las personas y las comunidades en el centro de la Compañía.	I & E	Cap. 5, Apartados “Introducción” “5.1. Empleo estable y de calidad” “5.2. Diversidad e inclusión” “5.3. Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos” y “5.4. Relaciones laborales”

Investigación, innovación, diseño y transformación digital	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. Para garantizar la mejora continua de la actividad empresarial y hacer frente a retos presentes y futuros, resulta imprescindible integrar la innovación en el seno de las organizaciones, co-crear tejidos de innovación interna y externa y avanzar en la implantación de nuevas tecnologías que garanticen un servicio seguro y de calidad.	I & E	Cap. 7 “Innovación”
Impacto y contribución en la comunidad: creación de valor compartido, contribución al desarrollo social y económico y medición del impacto	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, generando un valor añadido a la sociedad basado en la corresponsabilidad.	I & E	Cap. 3, Apartados “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad” y “3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno”
Transparencia, reporte y comunicación con grupos de interés	Aena concibe la transparencia como un pilar imprescindible de la confianza que depositan en la Organización todos los grupos de interés. Para ello, pone a su disposición diferentes canales de comunicación, tratados con el máximo rigor y abiertos al diálogo.	I & E	Cap. “Sobre este informe,” Apartados “Relación y diálogo con los grupos de interés” y “Comunicación y transparencia”
Sostenibilidad y rentabilidad económica	El futuro de la Compañía pasa por la obtención de umbrales de rentabilidad suficientes para atender sus necesidades operacionales y satisfacer los intereses de todos sus propietarios. Ello es compatible con asegurar que la sostenibilidad se encuentra plenamente integrada en el modelo de negocio, garantizando la creación de valor compartido en el entorno en el que opera y en la sociedad en su conjunto. Garantizar un modelo de negocio sostenible, capaz de hacer frente al entorno cambiante actual y a los nuevos desafíos, que permita obtener umbrales de rentabilidad suficientes, fomentando el mejor desempeño ESG, constituye un aspecto fundamental para satisfacer los intereses de los inversores y del resto de grupos de interés.	I & E	Cap. “2022: Un año esperanzador” Apartado “1. El sector de la aviación como dinamizador económico y social” Cap. 1, Apartado “1.5. Financiación sostenible. Taxonomía”
Ciberseguridad y protección de datos	La cada vez mayor digitalización de procesos expone a la Compañía a riesgos emergentes en materia de ciberseguridad que pueden poner en peligro la seguridad de los sistemas, las bases de datos con información sensible o provocar vulneraciones en materia de protección de datos. 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.).	I & E	Cap. 1, Apartado “1.2.11. Protección de datos” Cap. 6, “6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información”
Calidad de servicios y servicios responsables	Responder a las demandas de los consumidores y cumplir con sus expectativas resulta especialmente necesario. 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 los clientes y usuarios, para que su paso por los aeropuertos sea una experiencia positiva, donde se combinen y cumplan los máximos requerimientos de calidad y seguridad, con los medios y tecnologías más avanzadas para detectar y adelantarse a las nuevas necesidades. Asimismo, facilitar la accesibilidad de cualquier colectivo se convierte en aspecto estratégico de la Organización.	I & E	Cap. 6, Apartado “6.6. Gestión de calidad”
Gestión responsable de la cadena de valor	La calidad de los servicios ofrecidos depende en gran medida de la relación y el comportamiento de la cadena de valor de las organizaciones. Para alcanzar objetivos comunes es clave hacer extensibles los valores ESG y los compromisos éticos en las cadenas de suministro. En este sentido, Aena apuesta por una cadena de valor sostenible, con la finalidad de mejorar el entorno colaborando con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad. De este modo, desde la Compañía se fomenta la movilidad sostenible desde y hacia el aeropuerto, así como la colaboración proactiva con la cadena de suministro y la comunidad, para impulsar la sostenibilidad a lo largo de la cadena de valor.	I & E	Cap. 4 “Gestión social en la cadena de valor”

Gestión y control de riesgos	En un entorno tan complejo y lleno de incertidumbre como el actual, disponer de sistemas y mecanismos robustos para identificar y hacer frente a los nuevos retos y fuentes de riesgo adquiere mayor relevancia, si cabe. Anticiparse a los riesgos emergentes y aquellos relacionados con aspectos ESG cobra especial importancia para garantizar el buen desempeño de las organizaciones.	I & E	Cap. “2022: Un año esperanzador” Apartado “3. Los riesgos y su gestión”
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 su capacidad de respuesta frente a nuevos retos y oportunidades. En este sentido, Aena mantiene un firme compromiso con el cumplimiento de la creciente normativa referida a sus actividades y características, cumpliendo de forma óptima con los mandatos recibidos de sus accionistas y resto de grupos de interés.	I & E	Cap. 1, Apartado “1.2. Cultura y ética corporativa”
Internacionalización	Aena mantiene una clara vocación de expandir su modelo de excelencia operativa a aeropuertos situados fuera de España, diversificando así los riesgos y aprovechando al máximo las oportunidades de sus capacidades de gestión, asumiendo sus responsabilidades como miembro activo y relevante de las diferentes comunidades.	I & E	Cap. “2022: Un año esperanzador”

Relación y diálogo con grupos de interés

(GRI 2-25; 2-29; 3-3; 413-1; 413-2)

Aena reconoce la importancia de la gestión de los grupos de interés como elemento clave para alcanzar el interés social y desarrollar un modelo de negocio responsable y sostenible.

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

Conocer las expectativas de los grupos de interés es fundamental, y constituye un elemento esencial para establecer objetivos, crear valor a largo plazo y contribuir a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La Política de Relaciones con los Grupos de Interés de Aena establece los principios y directrices sobre los que proyectar los valores de la Compañía e impulsar un marco de relaciones basado en la transparencia, el diálogo, la generación de confianza y la creación de valor compartido. Estos principios permiten:

- Impulsar la involucración de los Grupos de Interés en el proyecto empresarial de la Sociedad, a través de una estrategia de fuerte implicación con las comunidades en las que opera y de la creación de valor sostenible compartido para todos ellos.
- Dar respuesta a los intereses legítimos de todos los Grupos de Interés en línea con los de la Compañía.
- Construir relaciones duraderas, estables y robustas basadas en la corresponsabilidad, el respeto, la ética y la integridad.
- Fomentar el reconocimiento de la apuesta de Aena por la diversidad en sentido amplio y, en particular, en todo lo referente al desarrollo profesional de sus miembros.
- Reconocer la importancia de la gestión de las relaciones con los Grupos de Interés como elemento clave para alcanzar el interés social y desarrollar un modelo de negocio responsable y sostenible.
- Contribuir, con todo ello, a preservar la reputación corporativa en los diferentes países y negocios en los que la Sociedad desarrolla su actividad.

La relación de Aena con sus Grupos de Interés se sustenta sobre los siguientes principios:

- Una actuación responsable, que construya relaciones basadas en la ética, la integridad, el desarrollo sostenible, el respeto a los derechos humanos y a las comunidades afectadas por las distintas actividades de la Sociedad.
- El cumplimiento de la legalidad vigente en las relaciones de Aena con terceros, respetando los principios de legalidad, eficiencia, transparencia y comportamiento ético con los Grupos de Interés, con el pleno sometimiento a la Política contra la corrupción y el fraude de Aena.
- La protección de los derechos e intereses de los Grupos de Interés, a través de cauces de comunicación claros, directos y efectivos para recibir la información adecuada, garantizando la igualdad de trato en lo que se refiere a información, participación y ejercicio de sus derechos.
- La cooperación y transparencia en las relaciones con autoridades, organismos reguladores y administraciones competentes.
- La orientación hacia el consenso, especialmente con las comunidades locales y pueblos indígenas de los países donde opera la compañía, tomando en consideración sus necesidades, puntos de vista y expectativas.
- La mejora continua, asegurando que da la respuesta más eficiente posible a las necesidades de cada momento.

En la relación y diálogo con sus grupos de interés, Aena cuenta con diversas herramientas dirigidas a establecer las pautas necesarias para segmentar, identificar y priorizar los colectivos, además de unos mecanismos de comunicación efectivos, que facilitan una comunicación y un diálogo fluidos con dichos colectivos.

Para realizar esta segmentación, identificar los grupos de interés y garantizar la comunicación, seguimiento y revisión de las relaciones con los mismos, Aena cuenta con un Sistema de Gestión Integrado (SGI) a través del cual las distintas unidades y centros analizan los posibles cambios que pudieran existir en las necesidades y expectativas de los grupos de interés, evaluando el grado de satisfacción con la finalidad de mejorar los servicios prestados.

Para reforzar este sistema, Aena diseña y pone en marcha diferentes acciones de formación y sensibilización dirigidas a los empleados, especialmente entre las áreas directamente implicadas.

El compromiso de la Compañía con sus grupos de interés se formaliza a través de la Política de Relaciones con Grupos de Interés, el Código de Conducta y la Política de Sostenibilidad.

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.

Cada Unidad / aeropuerto, a nivel local, analiza la siguiente información:

Revisión anual

Partes interesadas con las que actúa →	**Necesidades y expectativas** →	**Requisitos aplicables** →	**Mecanismos de seguimiento, comunicación y revisión**

De todos los grupos de interés de Aena, los más relevantes en relación con su actividad son los pasajeros y las compañías aéreas. En ambos casos, Aena realiza periódicamente un análisis de sus necesidades y expectativas (Matriz de Partes Interesadas), a partir del cual se lleva a cabo a una segmentación específica por cliente.
En el caso de los pasajeros, se realizan las encuestas EMMA (Encuesta de las características y motivos de la Movilidad en el Modo Aéreo) que permiten, entre otros aspectos, conocer los motivos del viaje y los medios de transporte utilizados para llegar al aeropuerto, así como otros datos de caracterización del pasajero. Estos estudios se complementan con el programa de encuestas *Airport Service Quality* (ASQ) de Airports Council International (ACI), para medir el grado de satisfacción de sus clientes. Estas encuestas miden la retroalimentación de los pasajeros respecto a una amplia gama de parámetros de servicio y monitorean la experiencia del cliente dentro del aeropuerto, desde el momento de su llegada, hasta el momento en que pasa la puerta de embarque.

A través de un análisis comparativo con otros aeropuertos, ASQ permite a los aeropuertos entender su posición relativa frente a sus competidores. El programa también facilita a los aeropuertos la toma de decisiones, para priorizar las inversiones relativas a la mejora de los servicios e infraestructuras aeroportuarias. En los aeropuertos españoles de Aena, 33 centros utilizan este tipo de encuestas.

Mensualmente los aeropuertos analizan los resultados obtenidos y, con carácter trimestral, ACI emite los informes de resultados y comparativas con otros aeropuertos de similares características.

Estas herramientas se complementan con otras dirigidas a conocer, de manera específica, la opinión del pasajero sobre los servicios prestados, por ejemplo, mediante los dispositivos *Happy or Not* o encuestas específicas realizadas por el colectivo de Agentes de Atención al Pasajero, Usuarios y Clientes (AAPUC).

Los aeropuertos que cuentan con estos dispositivos *Happy or Not* pueden disponer de resultados sobre la opinión de los usuarios en tiempo real, lo que permite una toma de decisiones más ágil y la adaptación de los servicios según las prioridades de los pasajeros.

Para las aerolíneas, Aena ha diseñado una metodología propia a través de la realización de Encuestas a Compañías Aéreas (ECA's) anuales, que permite conocer su grado de satisfacción en relación a los principales elementos relacionados con la prestación del servicio, relacionados con operaciones, seguridad, servicios, comercial, sistemas de comunicación, medio ambiente, infraestructuras, etc.

Los resultados obtenidos se analizan tanto a nivel general como particular por cada centro, planteando buenas prácticas/acciones de mejora relevantes, que se comparten entre los aeropuertos que conforman la red de Aena.

Adicionalmente a los principales grupos de interés anteriormente mencionados, las entidades sociales adoptan un rol de *stakeholder* estratégico, por lo que Aena considera clave cuidar y fortalecer su relación con las mismas, particularmente mediante iniciativas de mejora de la accesibilidad y de las infraestructuras. Por ejemplo, en el ejercicio 2022, se ha seguido trabajando con CERMI y la Confederación de Autismo España en el análisis de los requisitos de accesibilidad a los servicios públicos, al transporte y al turismo de este colectivo, así como en el desarrollo de herramientas que les permita prepararse de cara a su paso por el aeropuerto. Asimismo, cabe destacar la celebración de reuniones periódicas en Reino Unido con asociaciones como Alzheimer's Society, Action on Hearing Loss y Autism Bedfordshire, entre otras (ver apartado "6.6.2. Infraestructuras accesibles para todos").

Comunicación de Aena con sus grupos de interés

(GRI 2-29; 413-1; 413-2)

RRSS · Alianzas · Web · Prensa · Diálogo · EINE y otros informes · Comisión de Nombramientos y Retribuciones · Consejo de Administración

Principales Grupos de Interés	Herramientas para comunicarnos	Expectativas
PASAJEROS (Bajo coste, séniors, 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”	Ausencia de costes sobrevenidos Buena relación calidad/precio Excelencia en el servicio Oferta comercial y de restauración Eficiencia, atención y amabilidad del personal
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	Procedimientos de trabajo eficientes y coordinados Calidad del servicio Colaboración activa Información operativa y de análisis de mercados potenciales
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	Reconocimiento Desarrollo profesional Transparencia y ética Facilidad para aportar ideas

Objetivos Comunes

Principales Grupos de Interés	Herramientas para comunicarnos	Expectativas
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	Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento Reuniones / Comités específicos por centro
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	Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento Reuniones / Comités específicos por centro
SOCIEDAD, COMUNIDADES LOCALES / EMPRESAS COLINDANTES / ONGs / ASOCIACIONES	Comisiones y comités Información pública Seguimiento y gestión de RQS Reuniones Grupos de trabajo Comités intersectoriales	Comisiones y comités Información pública Seguimiento y gestión de RQS Reuniones Grupos de trabajo Comités intersectoriales
INVERSORES Y ACCIONISTAS	Reuniones Junta General Información pública Comunicaciones a la CNMV Canales de contacto de relación con Inversores	Participación en reuniones y conferencias Información pública regulatoria Publicación de resultados y datos de actividad Seguimiento del Plan de Acción Climática Consultas del modelo de negocio Consultas sobre aspectos sociales y de gobierno corporativo

Objetivos Comunes

Principales Grupos de Interés	Herramientas para comunicarnos	Expectativas
MEDIOS DE COMUNICACIÓN	Reuniones Seguimiento y gestión de RQS Seguimiento de noticias en los medios	Reuniones del Consejo de Administración Junta General de accionistas Publicación de resultados Sistema de Control Interno de la Información Financiera Sistema de Gestión de Riesgos Auditorías internas y externas
PROVEEDORES, SOCIOS PRESTADORES DE SERVICIOS Y OTROS ARRENDATARIOS, EMPRESAS DE CARGA, TUROPERADORES	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	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	Comité de usuarios Contacto directo/ reuniones Grupos de trabajo

Objetivos Comunes

Comunicación y transparencia

(GRI 3-3; 413-1)

Para Aena, la transparencia constituye un factor esencial de credibilidad, confianza y reputación de indudable valor para la Organización y sus grupos de interés, y que contribuye a estimular y reforzar su Política de Sostenibilidad. Garantizar el derecho de los ciudadanos a conocer la información pública forma parte de su cultura.

Esta apuesta por la transparencia contribuye a fomentar el diálogo, la colaboración y la rendición de cuentas, al tiempo que ayuda a evaluar y reforzar permanentemente su compromiso con la ciudadanía.

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[296], y los diferentes portales que la componen, y las redes sociales.

En la línea con su propósito de mejora, en 2022, la web pública de Aena ha continuado la renovación de los sitios web. El nuevo *site* ofrece información clara y estructurada de la empresa, incluyendo contenidos como el perfil de la Compañía, la estrategia y acciones de sostenibilidad ambiental, el compromiso de Aena con la sociedad y su entorno, las ocupaciones y desarrollo de competencias de la Compañía y recursos de prensa para profesionales. De esta manera, todos los portales de la Web de Aena han adaptado la estructura y contenidos a diferentes perfiles de usuarios con el objetivo de mejorar la interacción y el acceso a la información que interesa.

- El apartado web de pasajeros y aeropuertos ofrece la posibilidad de conocer y reservar todo lo que el pasajero/acompañante necesita en su viaje de una forma ágil y sencilla: información del vuelos, reserva de parking, servicios del aeropuerto (transporte, tiendas, restaurantes, compañías, facturación, mapas del aeropuerto, etc.), trámites (facturación, aduanas, controles, etc.) y la posibilidad de reservar servicios VIP: salas, *fast lane* y *meet & assist*.
- También se han integrado los *marketplaces* de Aena; *Travel, Food & Fly* y *Shop & Fly*. Estos servicios permiten descubrir y planificar las mejores experiencias y eventos, pedir un menú y recogerlo en la puerta de embarque y comprar en las tiendas y que los artículos estén listos a la llegada al aeropuerto.
- La web de accionistas e inversores, principal canal de comunicación oficial de la Sociedad, ofrece una información clara, transparente y permanentemente actualizada a todos los accionistas de Aena, inversores y a los mercados en general. El portal facilita el acceso al contenido sobre: (i) la evolución de la acción de Aena (incluyendo información relativa a la cotización, dividendos y el capital social); (ii) la información económico-financiera (en particular se encuentran disponibles las publicaciones financieras y operativas, la calificación crediticia, el período medio de pago de proveedores, así como otra información financiera relevante); (iii) otra información general y (iv) la información sobre gobierno corporativo.
- La web de aerolíneas presenta las rutas potenciales, incentivos, tarifas y aspectos operativos y comerciales que pueden interesar a las compañías aéreas a la hora de ampliar o consolidar su modelo de negocio.
- A través del Portal de Servicios Telemáticos los ciudadanos pueden tramitar sus solicitudes, sugerir mejoras o informar de cualquier insatisfacción.

Esta información se actualiza de forma periódica, garantizando la transparencia e información acerca de las actividades desarrolladas[297] funciones, estructura organizativa, información económica y financiera, etc

En cuanto a la accesibilidad digital, Aena trabaja para que los contenidos de su web sean validados con la certificación Doble A, según las recomendaciones indicadas por la WAI (*Web Accessibility Iniciative*), grupo de trabajo internacional perteneciente al W3C (*World Wide Web Consortium*) que vela por que ningún colectivo sufra discriminaciones de algún tipo que puedan ser causa de fracturas sociales en el mundo virtual. En este sentido, las técnicas empleadas en el portal de Aena encajan con lo que la WAI indica, tanto para el marcado XHML como para el CSS, con las excepciones de los documentos PDF, el subtitulado y la audiodescripción de todos los vídeos y el reproductor multimedia utilizado.

En 2022 Aena se ha posicionado entre las diez primeras empresas del Ibex-35 con mayor impacto en redes sociales, según el *Panelpsilon Icarus Analytics* del Ibex-35.

[296] Pueden consultarse tanto la web de Aena en España, como la de Reino Unido (Aeropuerto de Londres-Luton) y Brasil (Aena Brasil). Ver apartado “Enlaces de interés”
[297] En España se da cumplimiento de esta manera a la Ley 19/2013, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

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.

Por su parte, la intranet se configura como principal herramienta y repositorio de documentación para todos los empleados de Aena.

La Web de Aena dispone de toda la información para usuarios en general así como los detalles del negocio y su evolución. Asimismo, se da respuesta a diferentes grupos de interés como accionistas o aerolíneas, entre otros, con secciones específicas en las que se puede encontrar información más específica.

Algunas secciones y/o portales específicos[298]

→ Accionistas e inversores con el detalle sobre la evolución financiera y el gobierno corporativo sostenible en la empresa.

→ Corporativa con las secciones de Transparencia, Trabajar en Aena, Prensa y Responsabilidad Corporativa y Sostenibilidad Ambiental que contienen los datos y mecanismos de gestión en los que respecta al desempeño ESG de Aena.

→ Contratación de proveedores y de empresas.

→ Portal de pasajeros.

→ Portal de aerolíneas.

→ 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.

38M

de visitas a **www.aena.es**

54

publicaciones
52 semanas y dos especiales, (8M y adjudicación BOAB))

Más de **200**

páginas publicadas

Más de **210**

publicaciones sobre sostenibilidad ambiental y social

Campañas de información específicas

A lo largo de 2022, Aena ha organizado diversas campañas específicas para promover iniciativas relacionadas con temáticas o ámbitos tales como el II Plan de Igualdad; iniciativas internas de intraemprendimiento; eficiencia energética; cumplimiento o en materia de expansión internacional, entre otros.

Asimismo, a finales de año y con motivo de la presentación del nuevo PE 2022-2026, se llevó a cabo una campaña para difundir sus principales aspectos entre la plantilla.

[298] Consultar enlaces a estas secciones en el "Anexo - Enlaces y links de interés" incluido en este documento.

Redes Sociales[299]

La Compañía realiza un esfuerzo creciente por impulsar su presencia en los medios digitales y las redes sociales ofreciendo tanto información puntual de la actividad como compartiendo con todos los grupos de interés aquellas actuaciones, propuestas e iniciativas en materia de innovación y desarrollo sostenible.

Aena tiene cuentas corporativas en Twitter, Instagram, Facebook, LinkedIn y YouTube. A través de ellas, se transmite información en tiempo real sobre el estado de los aeropuertos y los servicios que ofrecen; asimismo, se responde a las cuestiones, quejas, reclamaciones y sugerencias planteadas por los usuarios.

Además, las cuentas de Enjoy Aena en Instagram, Facebook y LinkedIn publican información sobre los servicios comerciales de Aena, y las de Aena Ventures en Twitter y LinkedIn difunden contenidos sobre la aceleradora de startups de la Compañía.

Aena ha sido, entre los grandes gestores aeroportuarios, el primero por volumen de publicaciones propias en Twitter durante los meses de enero, junio, octubre, noviembre y diciembre de este año, según un informe de monitorización online elaborado por Deloitte.

Más de
654k
interacciones
con los usuarios en redes

Más de
252k
seguidores
en las redes sociales

	@aena **@EnjoyAena**
	@aena **@enjoyaena**
	aena
	@aena
	aena

[299] Consultar enlaces a estas secciones en el “Anexo - Enlaces y links de interés” incluido en este documento.

Índice de contenidos Ley 11/2018

El Informe de Gestión Consolidado 2022 de Aena integra la información financiera y la no financiera más relevante de Aena en un único documento, facilitando su comprensión, evitando posibles reiteraciones y, al mismo tiempo, mejorando y ampliando el nivel de divulgación y transparencia.

De acuerdo a la estructura del Informe de Gestión Consolidado 2022 de Aena, a continuación se presentan los contenidos requeridos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad. Asimismo, se ha tenido en cuenta lo dispuesto en la Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la mencionada Ley de Sociedades de Capital, que introduce un nuevo requerimiento relativo a los mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación. Adicionalmente, se da cumplimiento a lo establecido en el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles que, en su primer acto delegado, establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas que se consideren medioambientalmente sostenibles en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático.

Para facilitar la trazabilidad de la información, se especifica los apartados del Informe de Gestión Consolidado 2022 de Aena en la que se localizan estos contenidos:

Asuntos Ley 11/2018	Información recogida en el Informe de Gestión Consolidado 2022 de Aena		
Descripción del modelo de negocio	**Localización (página, sección)[300]**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Entorno empresarial.	En términos generales, a lo largo de 2022 Aena ha apreciado como los efectos de la pandemia causada por la Covid-19 se han ido progresivamente aminorando, recuperando gran parte de sus niveles de tráfico con respecto a 2019. No obstante, la Compañía no ha permanecido ajena a otros condicionantes que, sin duda, han marcado el curso del año. Entre ellos, la evolución de las condiciones macroeconómicas, el conflicto en Ucrania o la subida del precio de los combustibles son aspectos o eventos que, si bien hasta ahora no han tenido una afectación significativa en el comportamiento del tráfico aéreo, ha condicionado de alguna manera su evolución y puede igualmente, generar consecuencias más importantes en el futuro cercano. En vista de este nuevo escenario, más alentador, Aena se ha encontrado en disposición de definir su nueva hoja de ruta en el Plan Estratégico 2022-2026, que marcará los próximos 5 años. Dicho Plan sigue una línea continuista del precedente, y presta especial atención a la sostenibilidad, como eje transversal del mismo, y otros factores habilitadores estratégicos. Entre ellos la innovación, impacto social o la gestión de personas. También adquiere especial relevancia a nivel estratégico el segundo Documento de Regulación Aeroportuaria - DORA II 2022-2026 que emana de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, al constituirse como una pieza indispensable para la recuperación de este sector contemplando como ejes estratégicos la excelencia en el servicio a los pasajeros y sus acompañantes, así como a las compañías aéreas; la sostenibilidad; la innovación y la gestión eficiente de la red. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. “2022: Un año esperanzador,” Sección “Aena y su Cadena de Valor” (págs. 13 y 14). Cap. “2022: Un año esperanzador,” Apartado “1.1. 2022: Más allá de la recuperación” (pág. 15). Cap. “Sobre este informe” (pág. 269).	**GRI 2-2** **GRI 2-6**	

[300] Los números de página indican el inicio del apartado o sección en el cual se encuentra la información correspondiente a cada requisito de la Ley 11/2018, o la ubicación de la tabla a través de la cual se presenta la información. Asimismo, el texto en verde hace referencia a información recogida en los capítulos “Introducción” y “2022: Un año esperanzador” del documento.

Organización y estructura.	Cap. 1, Apartado “1.1.1. Estructura de la propiedad” (pág. 3). Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno” (pág. 5), Infografías “Junta General de Accionistas 2022 (JGA 2022)” (pág. 7) y “Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2022)” (pág. 10). Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Secciones “Liderazgo e independencia” (pág. 9), “Selección, nombramiento, reelección y plan de sucesión de Aena” (pág. 11), “Comisiones de apoyo al Consejo” (pág. 13) y “Comité de Dirección Ejecutivo” (pág. 15). Cap. 1, Apartado “1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad” (pág. 43)”. Cap. “Sobre este informe” (pág. 269).	**GRI 2-1** **GRI 2-9** **GRI 2-10** **GRI 2-11** **GRI 2-13** **GRI 2-14**	
Mercados en los que opera.	La Sociedad gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España y participa directa e indirectamente en la gestión de otros 23 aeropuertos: uno en Europa (el aeropuerto londinense Luton del que posee el 51% del capital) y 22 en América (6 en Brasil, 12 en México, 2 en Colombia y 2 en Jamaica). En marzo de 2019, Aena Internacional adquirió el 100% de la gestión de seis aeropuertos del Nordeste de Brasil (Aeroporto de Juazeiro do Norte-Orlando Bezerra de Menezes, Aeroporto Internacional Recife/Guararapes-Gilberto Freyre, Aeroporto de Joao Pessoa-Presidente Castro Pinto, Aeroporto de Campina Grande-Presidente Joao Suassuna, Aeroporto de Aracaju-Santa Maria, Aeroporto de Maceió-Zumbi dos Palmares). En 2022, Aena Internacional ha resultado adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de 11 aeropuertos en Brasil en subasta celebrada el 18 de agosto. Con esta concesión, Aena se convierte en el gestor de una red de 17 aeropuertos en Brasil con presencia en nueve estados y más de 40 millones de pasajeros. Adicionalmente, Aena Desarrollo Internacional presta servicios de consultoría a la empresa cubana de Aeropuertos Cuba-Ecasa. 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. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. “Introducción,” Infografía “Aena en 2022” (pág. 6). Cap. “2022: Un año esperanzador,” Sección “Aena y su Cadena de Valor” (págs. 13 y 14).	**GRI 2-1** **GRI 2-6**	

Objetivos y estrategias.	Entre las principales herramientas que orientarán la actividad de Aena en los próximos años para dar respuesta a los nuevos retos asociados al sector aéreo, se encuentran: • El Plan Estratégico 2022-2026 está centrado en consolidar la recuperación, potenciar la innovación y ser un referente internacional en sostenibilidad. Concretamente, sus objetivos consisten en: ◦ Desarrollar el negocio principal mediante el mantenimiento del liderazgo en la seguridad y eficiencia de la actividad aeronáutica y el aumento apreciable de los ingresos de las actividades comerciales. ◦ Crecer a través de la diversificación mediante la expansión de la actividad internacional y el desarrollo de Ciudades Aeroportuarias así como otros negocios adyacentes. ◦ Todo ello apoyado en la sostenibilidad como factor transversal del crecimiento de Aena, así como la innovación, tecnología y digitalización, orientación al cliente, y cultura y talento como habilitadores clave. • El DORA II 2022-2026 contempla los pilares estratégicos en base a los cuales Aena desarrollará su actividad durante el próximo quinquenio: ◦ La recuperación del tráfico aéreo. ◦ La excelencia en el servicio y el compromiso con la seguridad. ◦ La sostenibilidad medioambiental. ◦ La potenciación de la competitividad a través de la innovación y la digitalización. ◦ La eficiencia en la gestión. ◦ Por su importancia para el interés general, la red de aeropuertos de Aena continuará asegurando la accesibilidad y movilidad de los ciudadanos, trabajadores y bienes y servicios, así como la cohesión territorial. • La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 sienta las bases para hacer frente a los grandes desafíos y mega tendencias ESG. Alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, se configura en torno a 5 programas estratégicos, que a su vez se desarrollan en 16 líneas de acción, y se despliegan en proyectos y acciones. Los cinco programas estratégicos son: ◦ Neutralidad en carbono ◦ Aviación sostenible ◦ Uso responsable de recursos ◦ Comunidad y cadena de valor sostenible ◦ Compromiso social En el corto y medio plazo no se pueden obviar los efectos que las condiciones macroeconómicas, el conflicto en Ucrania o la subida del precio de los combustibles tiene en la estrategia y los objetivos de la compañía. Aena actúa con rapidez para adaptarse a la situación de cada momento, y colabora con otros organismos, compañías aéreas y resto de empresas que desarrollan su actividad en los aeropuertos de la red para la puesta en marcha de actuaciones comunes. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. “Introducción,” Apartado “Carta del Presidente” (pág. 5). Cap. “2022: Un año esperanzador”, Apartado “1.2. El nuevo Plan Estratégico 2022-2026” (pág. 16). Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Infografía “Asuntos ESG presentes en la agenda del Consejo durante 2022” (pág. 13). Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Secciones “Comisiones de apoyo al Consejo” (pág. 13) y “Comité de Dirección Ejecutivo” (pág. 15). Cap. 1, Apartado “1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena” (pág. 41). Cap. 2 (pág. 62), Apartado “2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible,” Sección “Gobernanza medioambiental” (pág. 63). Cap. 2 (pág. 62), Apartado “2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática” (pág. 82). Cap. 3 (pág. 130). Cap. 4 (pág. 153). Cap. 5 (pág. 169). Cap. 6 (pág. 230). Cap. 7 (pág. 263).	**GRI 2-12** **GRI 2-13** **GRI 2-22**	

Factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	La actividad de Aena se halla sujeta a riesgos e impactos del contexto macroeconómico y político; concentración y competencia; sostenibilidad y cambio climático; organización y regulación público-privada; innovación y transformación digital; ciberseguridad; dependencia de terceros; seguridad operacional y física; marco normativo; cumplimiento y transparencia fiscal; implicación de los grupos de interés; planificación y ejecución de inversiones. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartado "2. Contexto del sector," Tabla "Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena" (pág. 20). Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartado "3. Los riesgos y su gestión" (pág. 24).	**GRI 2-12**	
Descripción de las políticas que aplica el grupo	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos.	Aena dispone de un modelo de gestión y control de riesgos, basado en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), orientado a garantizar la consecución de los objetivos de la Compañía de forma predecible en un entorno competitivo globalizado y un contexto complejo. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartado "3.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 24). Cap. 1, Apartados "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo" (pág. 20), "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno" (pág. 26) y "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad" (pág. 43).	**GRI 3-3**	
Impactos significativos y de verificación y control. Medidas adoptadas.	En 2022, se ha procedido a actualizar el Mapa de Riesgos. Para esta revisión del Mapa de Riesgos se han tenido en cuenta tanto fuentes internas (ej. Plan Estratégico), como fuentes externas (mejores prácticas de competidores). Así, tras la revisión oportuna, este mapa está compuesto por 16 riesgos, clasificados en: estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento, de información, y sociales, medioambientales y de buen gobierno. En 2022 se ha llevado a cabo una revisión y actualización de los asuntos materiales identificados en ejercicios anteriores incorporando nuevos aspectos o elementos al proceso a seguir para la realización del análisis de materialidad y teniendo en cuenta las prioridades y líneas de acción del nuevo Plan Estratégico 2022-2026. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartados "3. Los riesgos y su gestión" (pág. 24) y "3.2. Riesgos en 2022" (pág. 28). Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad" (pág. 272).	**GRI 3-3**	
Resultados de las políticas	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Indicadores clave de resultados no financieros pertinentes que permitan el seguimiento y evaluación de los progresos y que favorezcan la comparabilidad entre sociedades y sectores.	Cap. 1 (pág. 2). Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Junta General de Accionistas," Infografía "Junta General de Accionistas 2022 (JGA 2022)" (pág. 7). Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Comisiones de apoyo al Consejo." (pág. 13). Cap. 2 (pág. 62). Cap. 3 (pág. 130). Cap. 4 (pág. 153). Cap. 5 (pág. 169). Cap. 6 (pág. 230). Cap. 7 (pág. 263). Cap. "Sobre este informe" (pág. 269), Apartados "Materialidad" (pág. 272).	**GRI 2-14** **GRI 3-3**	
Principales riesgos relacionados vinculados a las actividades del grupo	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**

Relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos.	La actividad de Aena se halla sujeta a riesgos de diferentes tipos que se clasifican en estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento, de información y sociales, medioambientales y de buen gobierno. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2022: Un año esperanzador," Sección "Aena y su Cadena de Valor" (págs. 13 y 14). Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartado "3.2. Riesgos en 2022" (pág. 28). Cap. 2, Apartado "2.3.1. Contaminación atmosférica," Sección "Indicadores sobre contaminación atmosférica" (pág. 103). Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido" (pág. 104). Cap. 3, Apartado "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio," Sección "Operaciones con impactos negativos significativos" (pág. 140). Cap. 4, Apartado "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato," Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro" (pág. 168).	**GRI 2-6 GRI 2-12 GRI 3-3 GRI 305-7**	
Cómo el grupo gestiona dichos riesgos.	Aena dispone de un modelo de gestión y control de riesgos, basados en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), orientado a garantizar la consecución de los objetivos de la Compañía de forma predecible en un entorno competitivo globalizado y un contexto complejo. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartado "3.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 24). Cap. 1, Apartado "1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo" (pág. 20). Cap. 2, Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 68) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 83). Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 147).	**GRI 2-12 GRI 2-23 GRI 3-3**	
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. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartado "3.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 24). Cap. 1, Apartado "1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo" (pág. 20). Cap. 2, Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 68) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 83). Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 147).	**GRI 2-12 GRI 2-23 GRI 3-3**	

Información sobre los impactos que se hayan detectado y desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.		En 2022, se ha procedido a actualizar el Mapa de Riesgos. Para esta revisión del Mapa de Riesgos se han tenido en cuenta tanto fuentes internas (ej. Plan Estratégico), como fuentes externas (mejores prácticas de competidores). Así, tras la revisión oportuna, este mapa está compuesto por 16 riesgos, clasificados en: estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento, de información, y sociales, medioambientales y de buen gobierno. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartado "2. Contexto del sector," Tabla "Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena" (pág. 20). Cap. "2022: "Un año esperanzador," Apartado "3.2. Riesgos en 2022" (pág. 28). Cap. 2, Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 68) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 83). Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 147).	**GRI 3-1 GRI 3-2 GRI 3-3 GRI 201-2**	
Información sobre cuestiones medioambientales		**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente.		Cap. 2, Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 68) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 83).	**GRI 3-3 GRI 201-2**	
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa sobre la salud y la seguridad.		Cap. 6, Infografía "Garantía de salud y seguridad en Aena" (pág. 231).	**GRI 3-3**	
Procedimientos de evaluación o certificación ambiental.		Cap. 2, Apartado "2.1.2. Certificaciones ambientales" (pág. 67).	**GRI 3-3**	
Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales.		Cap. 2, Apartado "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales," Tabla "Algunos indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la mejora de la gestión medioambiental y la prevención de riesgos ambientales" (pág. 70).	**GRI 3-3**	
Principio de precaución.		Cap. 2, Apartados "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible" (pág. 63) y "2.5.2. Espacios protegidos" (pág. 119).	**GRI 3-3**	
Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.		Cap. 2, Apartado "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales," Tabla "Algunos indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la mejora de la gestión medioambiental y la prevención de riesgos ambientales" (pág. 70).	**GRI 3-3**	
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente.	Cap. 2, Apartados "2.2.1. Plan de Acción Climática" (pág. 76), "2.2.4. Metricas. Huella de carbono" (pág. 86), "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables" (pág. 91) y "2.2.6. Energías renovables" (pág. 94).	**GRI 3-3 GRI 305-5**	
	Cualquier forma de contaminación atmosférica específica de una actividad, incluido el ruido y la contaminación lumínica.	Cap. 2, Apartado "2.3.1 Contaminación atmosférica" (pág. 101) y Sección "Indicadores sobre contaminación atmosférica (pág. 103), Apartado "2.3.2. Contaminación lumínica" (pág. 104), Apartado "2.3.3. Ruido" (pág. 104), Sección "Medición, reducción y control." (pág. 106).	**GRI 3-3 GRI 305-7 GRI A07**	

Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, recuperación y eliminación de desechos.	Cap. 2, Apartados “2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias” (pág. 122), "2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular" (pág. 122), "2.6.3. Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos" (pág. 127), “2.6.5. Indicadores de residuos” (pág. 129), Tablas “Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación” (pág. 129).	**GRI 3-3** **GRI 306-2** **GRI 306-3** **GRI 306-4** **GRI 306-5**	
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos.	-		No procede. No material.
Uso sostenible de los recursos	Consumo de agua y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales.	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua,” Sección “Indicadores sobre consumo de agua,” Tablas “Extracción/Consumo de Agua” y “Regiones con estrés hídrico” (pág. 115).	**GRI 303-2** **GRI 303-3** **GRI 303-5**	
	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso.	-	-	No procede. No material. Como empresa prestadora de servicios aeroportuarios, el consumo de materias primas no es relevante en la cadena de valor de Aena.

Cambio climático	Consumo, directo e indirecto, de energía.	Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables," Tabla "Instalaciones de energías renovables en Aena" (pág. 94), Infografía "Intensidad energética" (pág. 98) y Sección "Consumo de energía dentro de la organización" (pág. 99).	**GRI 302-1** **GRI 302-3**	
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética.	Cap. 2, Apartado "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovable," Infografía "Eficiencia energética en 2022" (pág. 92), Apartado "2.2.6. Energías renovables," Sección "Principales indicadores de consumo energético" (pág. 97).	**GRI 3-3** **GRI 302-4**	
	Uso de energías renovables.	Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables" (pág. 94).	**GRI 3-3**	
	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa y del uso de los bienes y servicios que produce.	Cap. 2, Apartado "2.2.1.Plan de Acción Climática" (pág. 76), Tabla "Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización" (pág. 81). Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono" (pág. 86). Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables," Sección "Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética" (pág. 95).	**GRI 3-3** **GRI 305-1** **GRI 305-2** **GRI 305-3** **GRI 305-4** **GRI 305-5**	
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático.	Cap. 2, Apartados "2.2.1. Plan de Acción Climática" (pág. 76) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 83).	**GRI 3-3** **GRI 201-2**	
	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	Cap. 2, Apartado "2.2.1.Plan de Acción Climática" (pág. 76), Sección "Objetivos específicos de descarbonización" (pág. 77) y Tabla "Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización" (pág. 81). Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono" (pág. 86). Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables," Sección "Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética" (pág. 95).	**GRI 3-3** **GRI 305-5**	
	Taxonomía de finanzas sostenibles – Reglamento UE 2020/852 del Parlamento Europeo – Actos Delegados de Taxonomía de la UE	Cap. 1, Apartado "1.5. Financiación sostenible. Taxonomía" (pág. 50).	Criterio Compañía	
Protección de la biodiversidad	Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad.	Cap. 2, Apartados "2.5. Protección de la biodiversidad" (pág. 118), "2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad" (pág. 118), "2.5.2. Espacios protegidos" (pág. 119) y "2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control" (pág. 120).	**GRI 3-3** **GRI 304-1** **GRI 304-3**	
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas.	Cap. 2, Apartado "2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control" (pág. 120).	**GRI 304-2**	

Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal		Localización (página, sección)	Marco utilizado	Omisiones
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional.	Cap. 5, Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla,” Tabla “Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional (a 31 de diciembre)” (pág. 173).	GRI 2-7	
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo.	Cap. 5, Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla,” Tabla “Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo por sexo y país (a 31 de diciembre)” (pág. 172).	GRI 2-7	
	Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional.	Cap. 5, Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla,” Tabla “Promedio anual de contratos según su tipología por sexo, edad, y clasificación profesional (consolidado)” (pág. 174).	GRI 2-7	
	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional.	Cap. 5, Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla,” Sección “Despidos” (pág. 177).	GRI 401-1	
	Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor.	Cap. 5, Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Tabla “Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor” (pág. 181).	GRI 405-2	
	Brecha salarial.	Cap. 5, Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Tabla “Brecha salarial” (pág. 182).	GRI 405-2	
	La remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad.	Cap. 5, Apartado “5.1.2. Modelo retributivo” (pág. 179), Tabla “Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor” (pág. 181).	GRI 3-3 GRI 405-2	
	La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo.	Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Sección “Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección” (pág. 16) y Tabla “Retribuciones percibidas por Consejeros y directivos” (pág. 17). Cap. 5, Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Tabla “Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor” (pág. 181). Cap. 5, Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Sección “Ratio de compensación total anual” (pág. 182).	GRI 2-19 GRI 2-20 GRI 2-21 GRI 405-2	
	Implantación de políticas de desconexión laboral.	Cap. 5, Apartado “5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión” (pág. 183). Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar” (pág. 223).	GRI 3-3	
	Empleados con discapacidad.	Cap. 5, Apartado “5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad,” Tabla “Empleados con discapacidad” (pág. 192).	GRI 405-1	

Organización del trabajo.	Organización del tiempo de trabajo	Cap. 5, Apartado “5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión” (pág. 183). Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar” (pág. 223).	**GRI 3-3**	
	Número de horas de absentismo.	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Tabla “Absentismo (personal propio)” (pág. 221).	**GRI 403-9**	
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores.	Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar” (pág. 223).	**GRI 3-3** **GRI 401-2** **GRI 401-3**	
Salud y seguridad.	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	Cap. 5, Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo” (pág. 211). Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena” (pág. 212) y Secciones “Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de accidentes” (pág. 215), “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral” (pág. 216), “Notificación, registro e investigación de la accidentalidad” (pág. 216) y “Formación en materia de salud y seguridad laboral” (pág. 221). Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras” (pág. 222) y “5.5.3. Compromiso con las empresas (externas/concurrentes)” (pág. 229).	**GRI 3-3** **GRI 403-1** **GRI 403-2** **GRI 403-3** **GRI 403-4** **GRI 403-5** **GRI 403-6** **GRI 403-7** **GRI 403-8**	
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad,	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Tablas “Accidentalidad (personal propio)” (págs. 218 y 219).	**GRI 403-9**	
	Enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Tabla “Nº enfermedades profesionales por región declaradas por la mutua (personal propio)” (pág. 220).	**GRI 403-10**	

Relaciones laborales	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos.	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos” (pág. 145), Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación” (pág. 147). Cap. 5, Apartado “5.4. Relaciones laborales” (pág. 206). Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral” (pág. 216).	**GRI 3-3**	
	Mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación	Cap. 5, Apartado “5.4. Relaciones laborales” (pág. 206). Cap. 5, Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo,” Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral” (pág. 216).	**GRI 3-3**	
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país.	Cap. 5, Apartado “5.4. Relaciones laborales” (pág. 206).	**GRI 2-30**	
	El balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo.	Cap. 5, Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo,” Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral” (pág. 216).	**GRI 403-4**	
Formación	Las políticas implementadas en el campo de la formación.	Cap. 5, Apartado “5.3.3. Formación” (pág. 200) y Sección “Actuaciones relevantes en 2022 en materia de formación” (pág. 201).	**GRI 3-3** **GRI 404-2**	
	La cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	Cap. 5, Apartado “5.3.3. Formación,” Tablas “Principales datos de formación” (pág. 202) y “Horas de formación por sexo, categoría profesional y región” (pág. 203)	**GRI 404-1**	
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		Cap. 5, Apartados “5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad” (pág. 192) y “5.2.3. Accesibilidad en los servicios” (pág. 193).	**GRI 3-3**	

Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.	Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género" (pág. 187).	**GRI 3-3**	
	Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres).	Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género" (pág. 187).	**GRI 3-3**	
	Medidas adoptadas para promover el empleo.	Cap. 5, Apartados "Introducción" (pág. 170) y "5.2.6. Diversidad generacional, gestión de la edad y fomento de la integración laboral de los jóvenes" (pág. 194).	**GRI 3-3**	
	Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	Cap. 5, Apartado "5.2. Diversidad e inclusión" (pág. 184). Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas" (pág. 188). Cap. 5, Apartados "5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad" (pág. 192) y "5.2.3. Accesibilidad en los servicios" (pág. 193).	**GRI 3-3**	
	La política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.	Cap. 5, Apartado "5.2. Diversidad e inclusión" (pág. 184).	**GRI 3-3**	

Información sobre el respeto de los derechos humanos	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos.	Cap. 3, Apartado "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos" (pág. 142). Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos" (pág. 152).	**GRI 2-23** **GRI 2-26** **GRI 3-3**	
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos.	Cap. 1, Apartado "1.2. Cultura y ética corporativa" (pág. 18). Cap. 3, Apartados "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos" (pág. 142) y "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos" (pág. 145).	**GRI 2-23** **GRI 3-3**	
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos.	Cap. 1, Apartado "1.2.10. Canal de denuncias" (pág. 32). Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos" (pág. 152). Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas" (pág. 188).	**GRI 3-3** **GRI 406-1**	
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva.	Cap. 3, Apartados "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos" (pág. 142) y "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 147).	**GRI 2-23** **GRI 407-1**	

La eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.	Cap. 1, Apartado “1.2.10. Canal de denuncias” (pág. 32). Cap. 5, Apartado “5.2. Diversidad e inclusión” (pág. 184). Cap. 5, Apartado “5.2.1. Diversidad de género,” Sección “Casos de discriminación y acciones correctivas” (pág. 188).	**GRI 3-3** **GRI 406-1**	
La eliminación del trabajo forzoso u obligatorio.	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación” (pág. 147).	**GRI 409-1**	
La abolición efectiva del trabajo infantil.	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación” (pág. 147).	**GRI 408-1**	
Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno.	Cap. 1, Apartados “1.2. Cultura y ética corporativa” (pág. 18), “1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo” (pág. 20), “1.2.2. Código de Conducta” (pág. 24), “1.2.3 Política de Cumplimiento Normativo” (pág. 25), “1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno” (pág. 26), “1.2.5. Procedimiento de Operaciones vinculadas” (pág. 29), “1.2.6. Conflictos de interés” (pág. 29). Cap. 1, Apartado “1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno,” Tabla “Naturaleza de los casos de corrupción confirmados” (pág. 27).	**GRI 2-15** **GRI 2-23** **GRI 2-26** **GRI 3-3** **GRI 205-1** **GRI 205-2** **GRI 205-3**	
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.	Cap. 1, Apartados “1.2. Cultura y ética corporativa” (pág. 18) y “1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales” (pág. 30).	**GRI 3-3**	
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	Cap. 3, Apartado “3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro” (pág. 134).	**GRI 203-1** **GRI 413-1**	
Información sobre la sociedad	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**

Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible.	El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local, poblaciones locales y en el territorio.	Cap. 2, Apartados “2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales” (pág. 68), “2.5.2. Espacios protegidos” (pág. 119) y “2.3. Contaminación” (pág. 101). Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido,” Sección “Planes de Aislamiento Acústico” (pág. 108). Cap. 3, Apartados “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad” (pág. 131), “3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno” (pág. 138), “3.2.1. Creación de valor social" (pág. 138) y “3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio,” Sección “Operaciones con impactos negativos significativos” (pág. 140). Cap. 5, Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo” (pág. 211). Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral” (pág. 216). Cap. “Sobre este informe,” Apartados “Relación y diálogo con los grupos de interés” (pág. 278) y “Comunicación y transparencia” (pág. 284).	**GRI 3-3 GRI 201-1 GRI 203-1 GRI 203-2 GRI 413-1 GRI 413-2**	
	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos.	Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Secciones “Junta General de Accionistas” (pág. 6) y “Comunicación con accionistas” (pág. 8). Cap. 2, Apartado “2.1.4. Consultas ambientales” (pág. 71). Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido,” Sección “Comunicación” (pág. 108). Cap. 3, Apartado “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad” (pág. 131). Cap. 3, Apartado “3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio,” Sección “Operaciones con impactos negativos significativos” (pág. 140). Cap. 4, Apartado “4.2.1. Aspectos generales,” Sección “Transparencia y diálogo” (pág. 159). Cap. 5, Apartado “5.4.2. Comunicación con los empleados” (pág. 209). Cap. 6, Apartados “6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes” (pág. 259) y “6.7.3. Mecanismos de reclamación” (pág. 259). Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Relación y diálogo con los grupos de interés” (pág. 278).	**GRI 2-29 GRI 413-1 GRI 413-2**	
	Las acciones de asociación o patrocinio.	Cap. 2, Apartado “2.1.6. Participación en asociaciones relacionadas con el medioambiente” (pág. 75). Cap. 3, Apartados “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad” (pág. 131) y “3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno” (pág. 138). Cap. 3, Apartado “3.2.1. Creación de valor social,” Tabla “Generación de recursos en la comunidad (Cash flow social)” (pág. 138).	**GRI 2-28 GRI 201-1 GRI 413-1**	
Subcontratación y proveedores.	La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales.	Cap. 4, Apartado “4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor” (pág. 158). Cap. 4, Apartado “4.3.1. Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación” (pág. 163).	**GRI 3-3 GRI 308-1 GRI 414-1**	
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.	Cap. 4, Apartado “4.3. El proceso de adquisición y compras” (pág. 162). Cap. 4, Apartado “4.3.2. Procesos de ejecución del contrato” (pág. 164), Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro” (pág. 168).	**GRI 3-3 GRI 308-2 GRI 414-2**	
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas.	Cap. 6, Apartado “6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional” (pág. 235).	**GRI 3-3**	

Consumidores.	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores.	Cap. 6, Apartados “6.1. Seguridad Operacional” (pág. 232), “6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional,” (pág. 235), “6.2. Seguridad aeroportuaria” (pág. 240), “6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información” (pág. 245) y “6.4 Seguridad sanitaria” (pág. 249). Cap. 6, Apartado “6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria,” Sección “Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria” (pág. 243).	**GRI 3-3** **GRI 416-1**	
	Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación” (pág. 259).	**GRI 3-3** **GRI 416-2**	
Información fiscal.	Los beneficios obtenidos país por país.	Cap. 1, Apartado “1.3.1. Contribución fiscal,” Tabla “Indicadores en materia fiscal” (pág. 40).	**GRI 207-4**	
	Los impuestos sobre beneficios pagados.	Cap. 1, Apartado “1.3.1. Contribución fiscal,” Tabla “Indicadores en materia fiscal” (pág. 40).	**GRI 207-4**	
	Las subvenciones públicas recibidas.	Cap. 1, Apartados “1.1.1. Estructura de la propiedad” (pág. 3) y “1.3.1. Contribución fiscal,” Tabla “Indicadores en materia fiscal” (pág. 40).	**GRI 201-4**	Esta información se encuentra disponible en las Cuentas Anuales (ver Apartado 24)

Índice de Contenidos GRI

Aena ha elaborado el informe conforme a los Estándares GRI para el periodo comprendido entre 1 de enero de 2022 y 31 de diciembre de 2022.

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización/Contenido	Página[301]	Comentarios/Omisiones
GRI 1: Fundamentos 2021 **GRI 2: Contenidos Generales 2021**						
1. La organización y sus prácticas de presentación de informes						
2-1	Detalles organizacionales			Nombre legal: Aena, SME S.A. Sede central: C/ Peonías, 12. 28042 Madrid, España. Cap. "Introducción," Infografía "Aena en 2022." Cap. 1, Apartados "1.1.1. Estructura de la propiedad" y "1.2. Cultura y ética corporativa."	6, 3, 18	
2-2	Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad			Cap. "Sobre este informe."	269	
2-3	Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto			Ejercicio 2022 (del 1 de enero al 31 de diciembre), al igual que las CCAACC. Frecuencia de reporte anual. Fecha de publicación: 27 de febrero de 2023 Punto de contacto: rc@aena.es	-	
2-4	Actualización de la información			-	-	Ver GRI 201-1 y 207-4.
2-5	Verificación externa			Cap. "Introducción," Apartado "Nivel de revisión por los auditores externos." Cap. "Sobre este informe."	8, 269	La Comisión de Auditoría tiene entre sus funciones la de elevar al Consejo de Administración para su sometimiento a la Junta General de Accionistas las propuestas de selección, nombramiento, reelección y sustitución de auditores de cuentas, asegurar y preservar la independencia del auditor externo en el ejercicio de sus funciones, supervisar su labor, etc. Asimismo, se mantiene una relación con los auditores y verificadores externos estrictamente enfocada a la efectiva realización de sus servicios en un marco idóneo de independencia. La verificación externa del presente informe queda reflejada en el "Informe de verificación independiente del Estado de Información no financiera consolidado de Aena S.M.E, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2022".

[301] Los números de página indican el inicio del apartado o sección en el cual se encuentra la información correspondiente a cada contenido, o la ubicación de la tabla a través de la cual se presenta la información. Asimismo, el texto en verde hace referencia a información recogida en los capítulos "Introducción" y "2022: Un año esperanzador" del documento.

2. Actividades y trabajadores						
2-6	Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	7	8	Cap. "Introducción," Infografía "Aena en 2022." Cap. "2022: Un año esperanzador," Sección "Aena y su Cadena de Valor." Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartado "1.1. 2022: Más allá de la recuperación." Cap. 3, Apartado "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio," Sección "Operaciones con impactos negativos significativos." Cap. 4, Apartados "4.1.1. Descripción de la cadena de suministro" y "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato," Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro."	6, 13, 14, 15, 140, 155, 168	
2-7	Empleados	3, 4, 5, 6	5, 8, 10	Cap. 5, Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla," Tablas "Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo por sexo y país (a 31 de diciembre)", "Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional (a 31 de diciembre)" y "Promedio anual de contratos según su tipología por sexo, edad, y clasificación profesional (consolidado)"	172, 173, 174	En España, los datos relativos a los empleados se han recogido a través SAP. En Reino Unido, esta información se obtiene mediante fichas de personal, datos de plantilla en ADP e informes de *Goodshape*. Por último, en Brasil, el proveedor externo que gestiona esta información la facilita haciendo uso de herramientas estándar.
2-8	Trabajadores que no son empleados	3, 4, 5, 6	5, 8, 10	Cap. 4, Apartado "4.1.1. Descripción de la cadena de suministro".	155	En España, los datos relativos a los trabajadores que no son empleados se han obtenido mediante el uso de un programa específico de proveedores. En Reino Unido esta información no está disponible y en Brasil se ha obtenido mediante el uso de herramientas estándar.
3. Gobernanza						
2-9	Estructura de gobernanza y composición		16	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno, " Secciones "Comisiones de apoyo al Consejo" y "Comité de Dirección Ejecutivo," y Tabla "Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 diciembre 2022) Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad." Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible," Sección "Gobernanza medioambiental" y Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática."	5, 10, 13, 15, 43, 63, 82	
2-10	Designación y selección del máximo órgano de gobierno		5, 16	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno", Infografía "Junta General de Accionistas 2022 (JGA 2022)" y Sección "Selección, nombramiento, reelección y plan de sucesión de Aena."	7, 11	
2-11	Presidente del máximo órgano de gobierno			Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Secciones "Liderazgo e independencia" y "Comité de Dirección Ejecutivo." Cap. 1, Apartado "1.2.6. Conflictos de interés."	9, 15, 29	

2-12	Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos		8	Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartado "2. Contexto del sector," Tabla "Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena." Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartados "3.1. Estructura, control y gestión de riesgos" y "3.2. Riesgos en 2022." Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Infografía "Asuntos ESG presentes en la agenda del Consejo durante 2022" y Secciones "Comisiones de apoyo al Consejo" y "Comité de Dirección Ejecutivo." Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad." Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible," Sección "Gobernanza medioambiental." Cap. 2, Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática."	20, 24, 28, 13, 15, 43, 63, 82	
2-13	Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos			Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Comité de Dirección Ejecutivo." Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad". Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible," Sección "Gobernanza medioambiental." Cap. 2, Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática."	15, 43, 63, 82	
2-14	Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad			Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Junta General de Accionistas," Infografía "Junta General de Accionistas 2022 (JGA 2022)." Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Comisiones de apoyo al Consejo." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	7, 13, 269, 272	
2-15	Conflictos de interés	10	16	Cap. 1, Apartados "1.2.5. Procedimiento de operaciones vinculadas" y "1.2.6. Conflictos de interés."	29	
2-16	Comunicación de inquietudes críticas	1, 2, 10	16	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Junta General de Accionistas," Infografía "Junta General de Accionistas 2022." Cap. 1, Apartado "1.2.10. Canal de denuncias."	7, 32	
2-17	Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno			Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de Gobierno", Sección "Formación (El Consejo de Administración)."	12	
2-18	Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno			Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de Gobierno", Sección "Evaluación del Consejo (El Consejo de Administración)."	12	
2-19	Políticas de remuneración	1, 6	5	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno", Sección "Retribuciones del Consejo y la Alta Dirección." Cap. 1, Apartado "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad." Cap. 2, Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática".	16, 45, 82	
2-20	Proceso para determinar la remuneración	1, 6	5, 15	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Junta General de Accionistas," Infografía "Junta General de Accionistas 2022." Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección." Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo".	7, 16, 179	

2-21	Ratio de compensación total anual			Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Sección "Ratio de compensación total anual".	182	
4. Estrategia, políticas y prácticas						
2-22	Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible			Cap. "Introducción," Apartado "Carta del Presidente." Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartado "1.2. El nuevo Plan Estratégico 2022-2026." Cap. 1, Apartados "1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena" y "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad." Cap. 2 "Compromiso con el entorno." Cap. 3 "Compromiso con la sociedad y los derechos humanos." Cap. 4 "Gestión responsable de la cadena de valor." Cap. 5 "Cuestiones sociales y relativas al personal." Cap. 6 "Servicios seguros y de calidad." Cap. 7 "Innovación."	5, 16, 41, 43, 62, 130, 153, 169, 230, 263	
2-23	Compromisos y políticas	1 a 10		Cap. 1, Apartado "1.2. Cultura y ética corporativa," Tabla "Documentos internos que componen el Marco de actuación de Aena." Cap. 1, Apartados "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo" y "1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales" Cap. 2, Apartado "2.1.1. Modelo de gestión del capital natural." Cap. 3, Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" y "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos." Cap. 5, Apartado "Introducción." Cap. 6, Apartados "6.1.1. Marco de gestión" y "6.6.1 Principal normativa aplicable y medidas desarrolladas para mejorar la calidad de los servicios." Cap. "Enlaces de interés."	19, 20, 30, 65, 131, 142, 170, 232, 252, 325	
2-24	Incorporación de los compromisos y políticas	1 a 10		Cap. 2022: "Un año esperanzador," Apartado "3.1. Estructura, control y gestión de riesgos" y Sección "La Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena." Cap. 1, Apartado "1.2. Cultura y ética corporativa," Tabla "Documentos internos que componen el Marco de actuación de Aena." Cap. 3, Apartado "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos."	24, 26, 19, 142	
2-25	Procesos para remediar los impactos negativos	1, 7, 10	16	Cap. 2, Apartado "2.1.4. Consultas ambientales." Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos." Cap. 6, Apartados "6.1.5. Otros mecanismos para mantener niveles excelentes de Seguridad Operacional" y "6.7.3. Mecanismos de reclamación." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Relación y diálogo con grupos de interés."	71, 145, 236, 259, 278	

2-26	Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	1, 2, 10	16	Cap. 1, Apartados “1.2.2. Código de Conducta,” “1.2.3. Política de Cumplimiento Normativo”, “1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno,” “1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales” y “1.2.10. Canal de denuncias.” Cap. 1, Apartado “1.3. Transparencia fiscal,” Sección “Control y gestión de riesgos.” Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos.” Cap. 4, Apartado “4.3.2. Procesos de ejecución del contrato,” Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro.” Cap. 5, Apartado “5.2.1. Diversidad de género,” Sección “Casos de discriminación y acciones correctivas.” Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación.”	24, 25, 26, 30, 32, 39, 152, 168, 188, 259	
2-27	Cumplimiento de la legislación y las normativas	1 a 10		-	-	En 2022, Aena no ha recibido multas o sanciones por incumplimiento de la legislación y normativas aplicables que puedan considerarse significativas por su posible impacto a nivel operacional, económico o reputacional.
2-28	Afiliación a asociaciones		17	Cap. 2, Apartado “2.1.6. Adhesiones, alianzas y reconocimientos relacionados con el medio ambiente .” Cap. 3, Apartados “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad” y “3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno.”	75, 131, 138	En la web de Aena puede encontrarse un listado más detallado de las asociaciones y las organizaciones. Véase: www.aena.es/es/corporativa/transparencia/convenios-y-acuerdos-de-colaboracion.html
5. Participación de los grupos de interés						
2-29	Enfoque para la participación de los grupos de interés			Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Secciones “Junta General de Accionistas” y “Comunicación con accionistas.” Cap. 2, Apartado “2.1.4. Consultas ambientales.” Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido,” Sección “Comunicación.” Cap. 3, Apartados “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad” y “3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio.” Cap. 4, Apartado “4.2.1. Aspectos generales,” Sección “Transparencia y diálogo.” Cap. 5, Apartado “5.4.2. Comunicación con los empleados.” Cap. 6, Apartados “6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes” y “6.7.3. Mecanismos de reclamación.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Relación y diálogo con grupos de interés” y Sección “Comunicación de Aena con sus grupos de interés.”	6, 8, 71, 108, 131, 140, 159, 209, 259, 278, 281	
2-30	Convenios de negociación colectiva	1, 3, 4, 6	8	Cap. 5, Apartado “5.4. Relaciones laborales.”	206	
GRI 3: Temas Materiales 2021						

3-1	Proceso de determinación de los temas materiales			Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartado "2. Contexto del sector," Tabla "Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena." Cap. "2022: "Un año esperanzador," Apartado "3.2. Riesgos en 2022." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	20, 28, 272	
3-2	Lista de temas materiales			Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartado "2. Contexto del sector," Tabla "Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena." Cap. "2022: "Un año esperanzador," Apartado "3.2. Riesgos en 2022." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	20, 28, 272	
Tema Material: Buen gobierno y cultura ética						
3-3	Gestión de los temas materiales	10	16	Cap. 1 "Modelo de Gobierno Sostenible." Cap. 1, Apartados "1.1.2. Órganos de gobierno," "1.2. Cultura y ética corporativa," "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo", "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno," "1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales" y "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	2, 5, 18, 20, 26, 30, 43, 272	
201-4	Asistencia financiera recibida del gobierno	10	16	Cap. 1, Apartado "1.1.1. Estructura de la propiedad."	3	Consultar las Cuentas Anuales (ver Apartado 24)
205-1	Operaciones evaluadas en función de los riesgos relacionados con la corrupción	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno."	26	
205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno."	26	
205-3	Incidentes de corrupción confirmados y medidas tomadas	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno," Tabla "Naturaleza de los casos de corrupción confirmados."	27	

206-1	Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.9. Competencia desleal".	31	Con fecha 20 de febrero de 2020, el Juzgado de lo Mercantil emplazó a Aena a contestar la demanda presentada por Ryanair DAC en la que interesa la declaración de nulidad de una penalización impuesta por Aena a Ryanair, que asciende a 9.000 €, cuantía inmaterial para la Organización, la declaración de nulidad de la cláusula contractual donde se establece la penalización y la devolución de la cantidad impuesta. La declaración de nulidad de la cláusula cuestionada se sustenta en que había sido impuesta mediante abuso de posición dominante. El juicio se celebrará con fecha 1 de marzo de 2023. Aena ha sostenido en todo momento, que el fundamento de la pretensión de la Demandante no es una cuestión de abuso de posición dominante, sino la oposición a que se le impusiera la correspondiente penalización y, por tanto, una cuestión contractual. Aena considera que, para conocer de esta cuestión, deben ser competentes los tribunales de la jurisdicción civil y así lo pondrá de manifiesto en el momento procesal oportuno.
207-1	Enfoque fiscal		16	Cap. 1, Apartado "1.3. Transparencia fiscal," Sección "Enfoque fiscal."	39	
207-2	Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos	10	16	Cap. 1, Apartado "1.3. Transparencia fiscal," Secciones "Gobernanza fiscal" y "Control y gestión de riesgos."	39	
207-3	Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal.		16	Cap. 1, Apartado "1.3. Transparencia fiscal," Sección "Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal."	39	
207-4	Presentación de informes país por país		16	Cap. 1, Apartado "1.3.1. Contribución fiscal," Tabla "Indicadores en materia fiscal."	40	Ver nota (1) al final de la presente tabla GRI. La información relativa a 2021 ha sido reexpresada de acuerdo con la nota 2.1.1. de las Cuentas Anuales, relativa a "Cambios en políticas contables".
415-1	Contribución a partidos y/o representantes políticos	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.8. Registro Europeo de Transparencia y Lobby".	30	
Tema Material: Descarbonización y lucha contra el cambio climático						
3-3	Gestión de los temas materiales	7, 8, 9	3, 7, 8, 12, 13, 14, 15	Cap. 1, Apartado "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad." Cap. 2 "Compromiso con el entorno." Cap. 2, Apartados "2.2. Aena frente a la emergencia climática," "2.2.1. Plan de Acción Climática," "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" y "2.2.4. Métricas. Huella de carbono." Cap. 2, Apartado "2.2.1. Plan de Acción Climática," Sección "Objetivos específicos de descarbonización." Cap. 2, Apartado "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovable," Infografía "Eficiencia energética en 2022." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	45, 62, 76, 77, 83, 86, 92, 272	

201-2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	7, 8, 9	13	Cap. 2, Apartados “2.2.1. Plan de Acción Climática” y “2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático”	76, 83	
302-1	Consumo energético dentro de la organización	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Tabla “Instalaciones de energías renovables en Aena” y Sección “Consumo de energía dentro de la organización.”	94, 99	
302-2	Consumo de energía fuera de la organización	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	-	-	**No procede**: La divulgación de información relacionada con este contenido no procede dado que Aena ofrece servicios que no conllevan un consumo energético externo.
302-3	Intensidad energética	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Infografía “Intensidad energética.”	98	
302-4	Reducción del consumo energético	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Sección “Principales indicadores de consumo energético.”	97	
302-5	Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	-	-	**No procede**: La divulgación de información relacionada con este contenido no procede dado que Aena ofrece servicios que no conllevan un consumo energético por parte del usuario final.
305-1	Emisiones directas de GEI (alcance 1)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15	Cap. 2, Apartado.“2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tablas “Huella de carbono” y “Emisiones directas de GEI (Alcance 1)”.	86, 87, 88	
305-2	Emisiones indirectas de GEI asociadas a la energía (alcance 2)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15	Cap. 2, Apartado “2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tablas “Huella de carbono” y “Emisiones indirectas de GEI (Alcance 2)”.	86, 87, 89	
305-3	Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15	Cap. 2, Apartado “2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tabla “Huella de carbono.”	86, 87	**Información no disponible:** en Reino Unido y Brasil se prevé unificar metodologías de cálculo para próximos ejercicios.
305-4	Intensidad de las emisiones de GEI	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, Apartado.“2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tablas “Intensidad de las emisiones de GEI kgCO2e/ATU (Alcances 1 y 2)” e “Intensidad de las emisiones de GEI kgCO2e/ATU (Alcance 3)”.	86	
305-5	Reducción de las emisiones de GEI	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, Apartado “2.2.1.Plan de Acción Climática,” Tabla “Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización.” Cap. 2, Apartado ““2.2.4. Métricas. Huella de carbono.". Tabla “Evolución de emisiones de GEI (toneladas equivalentes de CO_2)”. Cap. 2, Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Sección “Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética.”	76, 81, 86, 95	**Información no disponible: e**n Reino Unido no se ha desarrollado hasta la fecha ninguna medida de implementación de renovables en autoconsumo, si bien entra dentro de su planificación a 2026. En Brasil se prevé la implantación de renovables en autoconsumo tras la finalización de las obras durante las cuales se instalarán plantas fotovoltaicas.
305-6	Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono (ODS)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15	-	-	**No procede**: la divulgación de información relacionada con este contenido no procede dado que Grupo Aena no emite de forma significativa sustancias que agotan la capa de ozono (ODS).
305-7	Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, Apartado "2.3.1. Contaminación atmosférica", Sección “Indicadores sobre contaminación atmosférica.”	103	

Tema Material: Huella ambiental y uso de recursos (economía circular)						
3-3	Gestión de los temas materiales	7, 8, 9	6, 11, 12, 13, 14, 15	Cap. 1, Apartados “1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad” y “1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad.” Cap. 2 “Compromiso con el entorno.” Cap. 2, Apartados “2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible,” “2.1.2. Certificaciones ambientales,” “2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales,” “2.2. Aena frente a la emergencia climática,” “2.2.1. Plan de Acción Climática,” “2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático,” “2.2.4. Métricas. Huella de carbono,” “2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables,” “2.2.6. Energías renovables,” “2.3. Contaminación,” “2.3.2. Contaminación lumínica,” “2.3.3. Ruido,” “2.4. Uso sostenible de recursos: agua,” “2.5. Protección de la biodiversidad,” “2.5.2. Espacios protegidos” y “2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias.” Cap. 2, Apartado “2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales,” Tabla “Algunos indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la mejora de la gestión medioambiental y la prevención de riesgos ambientales.” Cap. 2, Apartado “2.2.1. Plan de Acción Climática,” Sección “Objetivos específicos de descarbonización.” Cap. 2, Apartado “2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables,” Infografía “Eficiencia energética en 2022.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Materialidad.”	43, 45, 62, 63, 67, 68, 70, 76, 77, 83, 86, 91, 92, 94, 101, 104, 111, 118, 119, 122, 272	
303-1	Interacción con el agua como recurso compartido	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado “2.4.1. Gestión hídrica”.	111	
303-2	Gestión de los impactos relacionados con el vertido de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua,” Sección “Indicadores sobre consumo de agua.”	115	
303-3	Extracción de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua,” Sección “Indicadores sobre consumo de agua”, Tabla “Extracción/Consumo de Agua”.	115	
303-4	Vertido de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua,” Sección “Indicadores sobre consumo de agua,” Tablas “Vertidos de aguas residuales por tipo de agua - Miles de m3” y “Vertidos de aguas residuales por destino - Miles de m3.”	116	**Información no disponible: e**n el caso el Aeropuertos de Londres-Luton en Reino Unido y de los aeropuertos de Aena en Brasil no se dispone en la actualidad de esta categorización pero se esta trabajando para disponer de la información en futuros reportes.
303-5	Consumo de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua,” Sección “Indicadores sobre consumo de agua”, Tablas “Extracción/Consumo de Agua” y “Regiones con estrés hídrico”.	115	
304-1	Sitios operacionales en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartados “2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad” y “2.5.2. Espacios protegidos”.	118, 119	Ver nota (2) al final de la presente tabla GRI.

304-2	Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartado “2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control”.	120	
304-3	Hábitats protegidos o restaurados	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartados “2.5.2. Espacios protegidos” y “2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control”.	119, 120	España es uno de los países con mayor diversidad biológica de la Unión Europea y los aeropuertos de la red española están distribuidos por toda su geografía. Como reflejo de ello, la diversidad y tipología de los ecosistemas que en ellos se encuentra es muy variada y depende, en cualquier caso, de las características de las zonas en las que se ubique cada aeropuerto. En consecuencia, en el interior de 24 de los 46 aeropuertos de la red se encuentra algún espacio natural protegido (ver nota (2) a continuación de la tabla GRI). A este respecto, cabe indicar que las actuaciones propias de los aeropuertos y las empresas que desarrollan sus trabajos en los mismos se desarrollan en estricto cumplimiento de la legislación vigente. Como resultado, cualquier posible actuación que pueda afectar a estas áreas debe obtener la correspondiente resolución o permiso ambiental, no pudiendo ser realizadas actuaciones que alteren dichos espacios sin la aplicación de las correspondientes medidas protectoras que estas resoluciones determinen Estas áreas se encuentra perfectamente delimitadas por los responsables de cada aeropuerto al objeto de lindar cualquier acción que se realice sobre ellas para asegurar que se mantienen sus valores naturales Tanto el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido como los aeropuertos de Aena en Brasil no se encuentran en áreas protegidas.
304-4	Especies que aparecen en la Lista Roja de la IUCN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartados “2.5.2. Espacios protegidos” y “2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control”.	119, 120	
306-1	Generación de residuos e impactos significativos en materia de residuos.	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado "2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular".	122	
306-2	Gestión de impactos significativos en materia de residuos.	7, 8, 9	11, 12, 13, 15	Cap. 2, Apartados "2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular," "2.6.3. Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos" y “2.6.4. Iniciativas con terceros en materia de reducción de residuos, reutilización y reciclaje”.	122, 127, 128	
306-3	Residuos generados	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado “2.6.5. Indicadores de residuos”, Tabla “Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación”.	129	

306-4	Residuos no destinados a eliminación.	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado "2.6.5. Indicadores de residuos", Tabla "Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación".	129	**Información no disponible:** actualmente no se dispone del desglose del tipo de valorización de los residuos llevado a cabo por terceros, aunque se esta trabajando para poder disponer de esta información en futuros reportes.
306-5	Residuos destinados a eliminación	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado "2.6.5. Indicadores de residuos", Tabla "Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación".	129	
Tema Material: Investigación, innovación, diseño y transformación digital						
3-3	Gestión de los temas materiales	9	4, 9, 12	Cap. 7 "Innovación." Cap. 7, Apartado "7.1. La gestión de la innovación en Aena." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	263, 264, 272	
Tema Material: Impacto y contribución en la comunidad: creación de valor compartido, contribución al desarrollo social y económico y medición del impacto						
3-3	Gestión de los temas materiales	1, 2	5, 8, 9, 11, 16, 17	Cap. 3 "Compromiso con la sociedad y los derechos humanos." Cap. 3, Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" y "3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	130, 131, 138, 272	
A07	Exposición al ruido		11	Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Medición, reducción y control."	106	**Información no disponible: e**n Brasil no se ha realizado ninguna actuación de aislamiento acústico hasta al fecha. Entre los objetivos a corto plazo se encuentra la constitución de comisiones en materia de ruido con las partes interesadas y a medio/largo plazo llevar a cabo medidas de mitigación del ruido con la comunidad.
201-1	Valor económico directo generado (VEG) y distribuido (VED)		5, 8, 9	Cap. 3, Apartado "3.2.1. Creación de valor social," Tablas "Generación de recursos en la comunidad (Cash flow social)" e "Indicadores de impacto social."	138, 139	La información relativa a 2021 ha sido re-expresada de acuerdo con la nota 2.1.1. de las Cuentas Anuales, relativa a "Cambios en políticas contables".
203-2	Impactos económicos indirectos significativos		16	Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Planes de Aislamiento Acústico." Cap. 3, Apartados "3.2.1 Creación de valor social" y "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio."	108, 138, 140	
413-1	Operaciones con programas de participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y desarrollo		8,17	Cap. 2, Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" y "2.5.2. Espacios protegidos." Cap. 3, Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad," "3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro" y "3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno." Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Sección "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Relación y diálogo con grupos de interés" y Sección "Comunicación de Aena con sus grupos de interés." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Comunicación y transparencia."	68, 119, 131, 134, 138, 216, 278, 281, 284	

413-2	Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales– en las comunidades locales	1, 2	11	Cap. 3, Apartado “3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio,” Sección “Operaciones con impactos negativos significativos.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Relación y diálogo con grupos de interés” y Sección “Comunicación de Aena con sus grupos de interés.”	140, 278, 281	
Tema Material: Transparencia, reporte y comunicación con grupos de interés						
3-3	Gestión de los temas materiales		16, 17	Cap. “Sobre este informe,” Apartados “Materialidad,” “Relación y diálogo con los grupos de interés” y “Comunicación y transparencia.”	272, 278, 284	
Tema Material: Derechos humanos						
3-3	Gestión de los temas materiales	1, 2, 3, 4, 5	8	Cap. 3 “Compromiso con la sociedad y los derechos humanos.”, Apartado “3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos”, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Materialidad.”	130, 142, 145, 147, 272	
407-1	Operaciones y proveedores en los que el derecho a la libertad de asociación y la negociación colectiva podría estar en riesgo	3	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.” Cap. 4, Apartado “4.3.2. Procesos de ejecución del contrato,” Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro.” Cap. 5, Apartado “5.4. Relaciones laborales”.	147, 168, 206	
408-1	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	2, 5	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.”	147	
409-1	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	2, 4	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.”	147	
410-1	Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos	2, 4	8			**No procede**: La formación del personal de seguridad no es objeto de Aena, si bien los pliegos de contratación para las empresas prestadoras de servicios en los aeropuertos incluyen una cláusula sobre "Diversidad y Cultura Aeroportuaria" que contiene apartados para garantizar un trato igualitario a los usuarios. Asimismo, se lleva a cabo la vigilancia de su cumplimiento de la normativa aplicable.
411-1	Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	1, 2, 4	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos.”	152	A fecha de este informe no se tiene conocimiento de posibles casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas.
Tema Material: Nuestras personas						

3-3	Gestión de los temas materiales	3, 6	3, 4, 5, 8, 10, 16	Cap. 5 “Cuestiones sociales y relativas al personal.” Cap. 5, Apartados “Introducción,” “5.1. Empleo estable y de calidad,” “5.1.2. Modelo retributivo,” “5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión,” “5.2. Diversidad e inclusión,” “5.2.1. Diversidad de género,” “5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad,” “5.2.3. Accesibilidad en los servicios,” “5.2.6. Diversidad generacional, gestión de la edad y fomento de la integración laboral de los jóvenes,” “5.3. Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos,” “5.3.3. Formación,” “5.4. Relaciones laborales” y “5.4.2. Comunicación con los empleados.” Cap. 5, Apartado “5.2.1. Diversidad de género,” Sección “Casos de discriminación y acciones correctivas.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Materialidad.”	169, 170, 172, 179, 183, 184, 187, 188, 192, 193, 194, 197, 200, 206, 209, 272	
202-1	Ratios entre el salario de categoría inicial estándar por género y el salario mínimo local		16	Cap. 5, Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Sección “Comparación con el salario mínimo interprofesional.”	182	
401-1	Contrataciones de nuevos empleados y rotación de personal	6	5, 8, 10	Cap. 5, Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla,” Secciones “Contrataciones,” “Despidos” y “Tasa de rotación.”	175, 177, 178	
401-2	Prestaciones para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	6	3, 5, 8	Cap. 5, Apartado “5.1.2. Modelo retributivo.” Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadores,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar.”	179, 223	Los beneficios habituales de empleados a jornada completa son similares a los de los empleados en situación de jornada parcial.
401-3	Permiso parental	6	5, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadores,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar.” Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadores,” Tabla “Permiso parental.”	223, 227	
402-1	Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.4.4. Reestructuraciones”.	210	
404-1	Promedio de horas de formación al año por empleado		4, 5, 8, 10	Cap. 5, Apartado “5.3.3. Formación”, Tablas “Principales datos de formación” y “Horas de formación por sexo, categoría profesional y región.”	202, 203	
404-2	Programas para desarrollar las competencias de los empleados y programas de ayuda a la transición		8	Cap. 5, Apartado “5.3.2. Atracción, desarrollo y talento” Cap. 5, Apartado “5.3.3. Formación” y Sección “Actuaciones relevantes en 2022 en materia de formación.”	197, 200, 201	
404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas de su desempeño y del desarrollo de su carrera		8	Cap. 5, Apartado “5.3.2. Atracción, desarrollo y talento”, Tabla “Porcentaje de la plantilla que ha recibido una evaluación de desempeño por sexo y categoría profesional (%)”	199	**Información no disponible**: en Reino Unido, no se dispone de un enfoque formal para la gestión del desempeño. No obstante, se prevé su desarrollo en los siguientes ejercicios.

405-1	Diversidad de órganos de gobierno y empleados	6	5, 8, 10	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno", Tabla "Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2022)" Cap. 5. Apartado "5.2.1. Diversidad de género", Tabla "Porcentaje de plantilla por sexo, edad y categoría profesional (a 31 de diciembre)" Cap. 5, Apartado "5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad," Tabla "Empleados con discapacidad."	10, 189, 192	**Restricciones de confidencialidad**: En Reino Unido, la discapacidad se considera una característica protegida de acuerdo con el *Equal Opportunity Act 2010* (que cubre a todos los empleados locales). Únicamente se puede disponer de información de aquellos trabajadores que voluntariamente aporten dicha información.
405-2	Ratio entre el salario básico y la remuneración de mujeres y de hombres	6	5, 8, 10	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección," Tabla "Retribuciones percibidas por Consejeros y directivos." Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Tabla "Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor." Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Tabla "Brecha salarial."	17, 181, 182	
406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	6	5, 8, 10	Cap. 1, Apartado "1.2.10. Canal de denuncias." Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos." Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas."	32, 152, 188	
Tema Material: Sostenibilidad y rentabilidad económica						
3-3	Gestión de los temas materiales		8, 9, 16	Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartados "1. El sector de la aviación como dinamizador económico y social" y "1.3. Hacia la recuperación del transporte aéreo." Cap. 1, Apartado "1.5. Financiación sostenible. Taxonomía." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	12, 18, 50, 272	
203-1	Inversiones en infraestructura y servicios apoyados		8, 9, 16	Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Planes de Aislamiento Acústico." Cap. 3, Apartados "3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro," "3.2.1 Creación de valor social" y "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio."	108, 134, 138, 140	
Tema Material: Ciberseguridad y protección de datos						
3-3	Gestión de los temas materiales		16	Cap. 1, Apartado "1.2.11. Protección de datos." Cap. 6 "Servicios seguros y de calidad." Cap. 6, Apartado "6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	35, 230, 245, 272	
418-1	Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	1	16	Cap. 1, Apartado "1.2.11. Protección de datos," Tabla "Indicadores sobre Protección de Datos."	38	
Tema Material: Garantizar la salud y seguridad de todos						

3-3	Gestión de los temas materiales	3	3, 8, 16	Cap. 5 “Cuestiones sociales y relativas al personal.” Cap. 5, Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo.” Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral.” Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar.” Cap. 6 “Servicios seguros y de calidad.” Cap. 6, Infografía "Garantía de seguridad y salud en Aena.” Cap. 6, Apartados “6.1. Seguridad Operacional,” “6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional,” “6.2. Seguridad aeroportuaria” y “6.4. Seguridad sanitaria.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Materialidad.”	169, 211, 212, 216, 223, 230, 232, 231, 235, 240, 249, 272	
403-1	Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena.”	212	
403-2	Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Secciones “Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de accidentes” y “Notificación, registro e investigación de la accidentalidad.”	215, 216	
403-3	Servicio de salud en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras.”	222	
403-4	Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena”, Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral”.	216	
403-5	Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena”, Sección “Formación en materia de salud y seguridad laboral”.	221	**Información no disponible:** no se registran las horas de formación o el número de actividades en Reino Unido en esta materia específica. En Brasil, por su parte, durante 2022, 170 empleados han recibido “*Training in health and safety issues*”, dentro de alguno de sus itinerarios formativos. Si bien no se registra el número de actividades o horas de formación en esta materia específica
403-6	Fomento de la salud de los trabajadores	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras.”	222	
403-7	Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados mediante relaciones comerciales		3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.3. Compromiso con las empresas (externas/concurrentes).”	229	
403-8	Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo		3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena.”	212	
403-9	Lesiones por accidente laboral		3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Tablas “Accidentalidad (personal propio)” y “Absentismo (personal propio).”	218, 219, 221	**Información no disponible:** a lo largo de 2022, Aena ha implementado una plataforma para que terceros, voluntariamente, puedan facilitar esta información. En base a ello, está previsto reportar esta información en futuros ejercicios.

403-10	Dolencias y enfermedades laborales		3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Tabla “Nº enfermedades profesionales por región declaradas por la mutua (personal propio).”	220	**Información no disponible: a** lo largo de 2022, Aena ha implementado una plataforma para que terceros, voluntariamente, puedan facilitar esta información. En base a ello, está previsto reportar esta información en futuros ejercicios.
416-2	Casos de incumplimiento relativos a los impactos de las categorías de productos y servicios en la salud y la seguridad		3, 16	Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación.”	259	
Tema Material: Calidad y accesibilidad de los servicios y servicios responsables						
3-3	Gestión de los temas materiales		3, 12, 16	Cap. 6 “Servicios seguros y de calidad.” Cap. 6, Apartados “6.6. Gestión de calidad” y “6.7.3. Mecanismos de reclamación.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Materialidad.”	230, 251, 259, 272	
416-1	Evaluación de los impactos de las categorías de productos y servicios en la salud y la seguridad		3, 16	Cap. 6, Apartado “6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional,”. Cap. 6, Apartado “6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria,” Sección “Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria.” Cap. 6, Apartado “6.4 Seguridad sanitaria.”	235, 243, 249	
417-1	Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios		12	Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación”.	259	
417-2	Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios		12, 16	Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación”.	259	
417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing		12, 16	Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación”.	259	
Tema Material: Gestión responsable de la cadena de valor						
3-3	Gestión de los temas materiales	2, 7, 8, 9	5, 8, 11, 12, 13, 15, 16	Cap. 4 “Gestión responsable de la cadena de valor.” Cap. 4, Apartados “4.1 Criterios aplicables a la contratación en Aena,” “4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor,” “4.3. El proceso de adquisición y compras” y “4.3.2. Procesos de ejecución del contrato.” Cap. 4, Apartado “4.1.2. Principales hitos en contratación en 2022,” Sección ”Formación.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Materialidad.”	153, 154, 157, 158, 162, 164, 272	
204-1	Proporción de gasto en proveedores locales		16	Cap. 4, Apartado "4.1.1. Descripción de la cadena de suministro."	155	**Información no disponible:** hasta la fecha, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido no se contabilizan los expedientes de obra y servicios, materiales y equipos, de acuerdo a dicha clasificación. Si bien, se prevé facilitar esta información en futuros ejercicios.

308-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios ambientales	7, 8, 9	11, 12, 13, 15	Cap. 4, Apartado "4.3.1. Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación".	163	**Información no disponible: e**n los aeropuertos de Aena en Brasil en 2022 no se ha seleccionado a ningún proveedor por estos criterios. Si bien, el 100% de los proveedores están sujetos al cumplimiento de cláusulas ambientales o sociales
308-2	Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas		5, 8, 12, 16	Cap. 4, Apartado "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato," Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro."	168	
414-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios sociales	2	5, 8, 16	Cap. 4, Apartado "4.3.1. Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación".	163	**Información no disponible: e**n los aeropuertos de Aena en Brasil en 2022 no se ha seleccionado a ningún proveedor por estos criterios. Si bien, el 100% de los proveedores están sujetos al cumplimiento de cláusulas ambientales o sociales
414-2	Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	2	5, 8, 16	Cap. 4, Apartado "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato," Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro".	168	
Tema Material: Gestión y control de riesgos						
3-3	Gestión de los temas materiales	1 a 10		Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartados "2. Contexto del sector," "3. Los riesgos y su gestión" y "3.2. Riesgos en 2022." Cap. 2, Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático." Cap. 5, Apartado "Introducción," Sección "Riesgos en materia de gestión de personal." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	19, 24, 28, 68, 83, 170, 272	
Tema Material: Restricciones derivadas del marco regulatorio						
3-3	Gestión de los temas materiales	1 a 10	16	Cap. 1 "Modelo de Gobierno Sostenible." Cap. 1, Apartados "1.2. Cultura y ética corporativa" y "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	2, 18, 20, 272	
Tema Material: Internacionalización						
3-3	Gestión de los temas materiales		17	Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartados "1. El sector de la aviación como dinamizador económico y social" y "2. Contexto del sector." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Materialidad."	12, 19, 272	

(1)

Indicadores en materia fiscal (GRI 207-4)

Jurisdicciones tributarias donde Aena tenga participaciones	Plantilla a cierre	Ingresos		Beneficio antes de impuestos	Activos tangibles distintos de efectivo y equivalentes de efectivo	Impuesto sobre Sociedades	
		Ventas a terceros	Transacciones intragrupo			Pagado	Acumulado sobre beneficios
2022							
ESPAÑA (Aena, S.M.E., S.A., Aena Sociedad Concesionaria del AIRM, S.M.E., S.A. y ADI, S.M.E., S.A.)	8.196	3.696,4	11,3	1.110,9	12.057,6	165,1	236,8
REINO UNIDO (London Luton Airport Operations Ltd)	685	266,6	-	16,2	0,5	8,9	6,3
BRASIL (Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.)	349	207,5	-	59,2	207,7	2,2	20,2
2021							
ESPAÑA (Aena, S.M.E., S.A., Aena Sociedad Concesionaria del AIRM, S.M.E., S.A. y ADI, S.M.E., S.A.)	7.892	2.254,9	8,6	-566,0	12.322,3	-	-182,4
REINO UNIDO (London Luton Airport Operations Ltd)	628	105,3	-	-63,7	0,7	0,3	-3,4
BRASIL (Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.)	291	58,1	-	-92,7	226,6	0,6	-31,5

(2)

Superficie de las instalaciones (GRI 304-1)

	ENP	ZEPA	LIC	HIC	IBA	RAMSAR	R BIOSF	ZEPIM
Superficie (ha)	213,21	167,62	318,63	737,81	1.567,65	5,75	1.059,46	2,96

Índice de contenidos Sustainability Accounting Standards Board (SASB)[302]

El Sustainability Accounting Standard (SASB) es una organización sin ánimo de lucro, basada en Estados Unidos, cuyo objetivo consiste en ayudar a las empresas de todo el mundo a identificar, gestionar, y reportar los temas de sostenibilidad de relevancia para los inversores.

Con el fin de profundizar en su compromiso de transparencia hacia todos los grupos de interés, Aena amplía su marco de reporting de sostenibilidad mediante la adopción del estándar de reporte de SASB, en un intento de cuantificar su creación de valor y sus impactos sobre el entorno.

La heterogeneidad de las actividades enmarcadas en el modelo de negocio de Aena requiere que, además de reportar los indicadores del sector al que pertenece (*Professional and commercial services*), divulgue aquellos correspondientes a los sectores *Air Freight & Logistics* y *Real Estate* que complementan el conjunto de actividades que lleva a cabo la Compañía. Asimismo, se han seleccionado solo los indicadores del marco de SASB que son materiales y/o aplican para Aena teniendo en cuenta su actividad ordinaria como resultado del análisis de los mismos y su relación con la actividad de Aena.

A continuación, se detallan dichos indicadores:

		Asuntos			
Sector de servicios profesionales y comerciales	**Nº indicador**	**Descripción**	**Localización**	**Página**	**Omisiones o comentarios**
Seguridad de la información	SV-PS-230a.1	Enfoque para identificar y gestionar los riesgos en materia de seguridad de la información	Cap. 1, Apartado “1.2.11. Protección de datos”. Cap. 6, Apartado “6.3.2. Medidas para asegurar la eficacia del Plan de Ciberseguridad”.	35, 245	
	SV-PS-230a.2	Políticas y prácticas relativas a la captación, uso y retención de datos de clientes	Cap. 1, Apartado “1.2.11. Protección de datos”.	35	
	SV-PS-230a.3	(1) Brechas de seguridad de la información detectadas (2) Porcentaje que ha implicado a datos confidenciales de clientes (3) Nº de clientes afectados	Cap. 1, Apartado “1.2.11. Protección de datos”, Tabla “Indicadores sobre Protección de Datos”. Cap. 6, Apartado “6.3.2. Medidas para asegurar la eficacia del Plan de Ciberseguridad”, Tabla “Brechas en materia de ciberseguridad”.	38, 248	
Empleados: Diversidad y compromiso	SV-PS-330a.1	Porcentaje de representación de género y grupo racial/étnico para (1) la alta dirección y (2) el resto de empleados	Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno”, Tabla “Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2022)”. Cap. 5, Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla”. Cap. 5, Apartado “5.2.1. Diversidad de género”, Sección “Diversidad de género en estructuras organizativas de la compañía” y Tabla “Porcentajes de plantilla por sexo, edad y categoría profesional (a 31 de diciembre)”.	10, 172, 188, 189	No se dispone de información relativa al grupo racial/étnico de la alta dirección y del resto de los empleados.

[302] Los números de página indican el inicio del apartado o sección en el cual se encuentra la información correspondiente a cada contenido SASB, o la ubicación de la tabla a través de la cual se presenta la información. Asimismo, la paginación en azul es relativa a los capítulos “Enfoque del documento” y “2022: Un año esperanzador”.

	SV-PS-330a.2	Tasa de rotación voluntaria e involuntaria	Cap. 5, Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla”, Sección “Tasa de rotación”.	178	
Integridad profesional	SV-PS-510a.1	Enfoque para garantizar la integridad profesional	Cap. 1, Apartado “1.2. Cultura y ética corporativa”.	18	
	SV-PS-510a.2	Pérdidas monetarias como resultado de procesos legales asociados a la integridad profesional	Cap. 1, Apartado “1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno”, Tabla “Naturaleza casos de corrupción confirmados”.	27	
Logística y servicios de transporte aéreo de mercancías	**Nº indicador**	**Descripción**	**Localización**	**Página**	**Omisiones o comentarios**
Emisiones de gases con efecto invernadero	TR-AF-110a.1	Emisiones brutas de alcance 1	Cap. 2, Apartado “2.2.4. Métricas. Huella de carbono”, y Tablas “Huella de carbono” y “Emisiones directas de GEI (Alcance 1)”.	86, 87, 88	
	TR-AF-110a.2	Estrategias a corto y largo plazo para gestionar las emisiones de alcance 1; objetivos de reducción de emisiones y desempeño en relación con los objetivos.	Cap. 2, Apartado “2.2.1. Plan de Acción Climática”, Sección “Objetivos específicos de descarbonización” y Tabla “Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización”.	76, 77, 81	
Calidad del aire	TR-AF-120a.1	Emisiones a la atmósfera de NOx, SOx y PM10	Cap. 2, Apartado “2.3.1 Contaminación atmosférica” y Tabla “Óxidos de nitrógenos (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire”.	103	
Salud y seguridad de los empleados	TR-AF-320a.1	(1) Tasa total de incidentes registrables y (2) tasa de mortalidad para a) empleados directos y b) empleados con contrato	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena”, Tabla “Accidentalidad (personal propio)”.	218	
Gestión de la seguridad y los accidentes	TR-AF-540a.1	Descripción de la puesta en marcha y los resultados del sistema de gestión de la seguridad	Cap. 6, Apartado “6.1. Seguridad Operacional”.	232	
Real Estate	**Nº indicador**	**Descripción**	**Localización**	**Página**	**Omisiones o comentarios**
Gestión energética	IF-RE-130a.2	Energía total consumida en la cartera de propiedades	Cap. 2, Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Sección “Principales indicadores de consumo energético.”	97	
	IF-RE-130a.5	Descripción de cómo se integran en el análisis de inversiones inmobiliarias y en la estrategia operacional las consideraciones relativas a la gestión de energía en los edificios	Cap. 2, Apartado “2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables”.	91	
Gestión del agua	IF-RE-140a.2	(1) Total de agua extraída por área de la cartera que disponga de cobertura de datos y (2) porcentaje en las regiones con estrés hídrico inicial alto o extremadamente alto, por subsector inmobiliario	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua”, Sección “Indicadores sobre consumo de agua”, Tabla “Extracción/Consumo de Agua”.	115	

	IF-RE-140a.4	Descripción de los riesgos asociados a la gestión del agua y argumentación de las estrategias y prácticas para mitigar esos riesgos	Cap. 2, Apartado “2.4. Uso sostenible de recursos: agua”.	111	Ver también Plan Estratégico para la gestión del agua, disponible en www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/sostenibilidad/agua.html
Servicios de sostenibilidad	IF-RS-410a.3	Análisis del método para medir, incentivar y mejorar los efectos de los arrendatarios sobre la sostenibilidad	Cap. 2, Apartado “2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor”. Cap. 4, Apartado “4.3.1. Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación”.	72, 163	
Adaptación al cambio climático	IF-RE-450a.1	Descripción del análisis sobre la exposición al riesgo derivado del cambio climático, grado de exposición sistemática al riesgo y estrategias para mitigar los riesgos	Cap. 2, Apartado “2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climáticos”.	83	

Anexo I: Taxonomía 2021

Tabla CapEx

Actividades económicas elegibles según Taxonomía	Códigos	CapEx absolutas	CapEx de la actividad			CapEx total de la actividad elegible	Proporción de CapEx elegible según la Taxonomía	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Categoría: actividad facilitadora	Categoría: actividad de transición
			AENA, AIRM, ADI (España)	Aena Brasil	Aeropuerto de Londres-Luton						
Generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica	4.1		3.182.450	-	-	3.182.450	0,38%	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Transporte y distribución de electricidad	4.9		523.281	-	75.330,69	598.611	0,07%	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Construcción, ampliación y explotación de sistemas de recogida y tratamientos de agua	5.3		1.002.136	252	104.798,55	1.107.187	0,13%	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	6.5	845.363.000,00	454.860	-	-	454.860	0,05%	Elegible	Elegible	N/A	Puede ser de transición (Si una actividad económica de esta categoría no cumple el criterio relativo a una contribución sustancial especificado en la letra a) de su sección específica, esa actividad es una actividad de transición)
Construcción de edificios nuevos	7.1		2.354.806	-		2.354.806	0,28%	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Renovación de edificios existentes	7.2		209.686.968,00	910.803	2.163.090	212.760.861	25,17%	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	7.3		31.750.084	87.023	270.906	32.108.013	3,80%	Elegible	Elegible	Si cumpliese los criterios técnicos	N/A
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7.4		1.754.181,35	-		1.754.181	0,21%	Elegible	Elegible	Si cumpliese los criterios técnicos	N/A
Instalación, mantenimiento y reparación de instrumentos y dispositivos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	7.5		476.893	29.924	45.263	552.079	0,07%	Elegible	Elegible	Si cumpliese los criterios técnicos	N/A
CapEx de las actividades elegibles según la Taxonomía			254.873.048,26								
% de CapEx elegible según la Taxonomía			30,1%								
% de CapEx no elegible según la Taxonomía			70%								

Tabla OpEx

Actividades económicas elegibles según Taxonomía	Códigos	OpEx absolutos	OpEx de la actividad			OpEx total de la actividad elegible	Proporción de OpEx elegible según la Taxonomía	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Categoría: actividad facilitadora	Categoría: actividad de transición
			España	Brasil	Reino Unido						
Silvicultura de conservación	1.4		120.384,85	0,00	0,00	120.384,85	0,01 %	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica	4,1		68,68	0,00	0,00	68,68	0,00 %	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Generación de electricidad a partir de energía eólica	4.3		14.874,68	0,00	0,00	14.874,68	0,00 %	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Transporte y distribución de electricidad	4.9		1.780.018,63	0,00	0,00	1.780.018,63	0,20 %	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Construcción, ampliación y explotación de sistemas de recogida y tratamientos de agua	5.3		1.065.307,41	38.882,06	40.848,22	1.145.037,69	0,13 %	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Recogida y transporte de residuos no peligrosos en fracciones segregadas en origen	5.5		530,20	0,00	0,00	530,20	0,00 %	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Transporte urbano y suburbano, transporte de viajeros por carretera	6.3	876.517.000,00	0,00	0,00	218.268,96	218.268,96	0,02 %	Elegible	Elegible	N/A	Puede ser de transición (Si una actividad económica de esta categoría no cumple el criterio relativo a una contribución sustancial especificado en la letra a) de su sección específica, esa actividad es una actividad de transición)
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	6.5		271.692,53	0,00	0,00	271.692,53	0,03 %	Elegible	Elegible	N/A	Puede ser de transición (Si una actividad económica de esta categoría no cumple el criterio relativo a una contribución sustancial especificado en la letra a) de su sección específica, esa actividad es una actividad de transición)
Renovación de edificios existentes	7.2		4.699.247,55	6.338,82	0,00	4.705.586,37	0,54 %	Elegible	Elegible	N/A	N/A
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7.3		10.379.971,95	608.248,01	0,00	10.988.219,96	1,25 %	Elegible	Elegible	Si cumpliese los criterios técnicos	N/A
Instalación, mantenimiento y reparación de instrumentos y dispositivos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	7.5		1.053,44	0,00	0,00	1.053,44	0,00 %	Elegible	Elegible	Si cumpliese los criterios técnicos	N/A
OpEx de las actividades elegibles según la Taxonomía			19.245.736,00								
% de OpEx elegible según la Taxonomía			2,20%								
% de OpEx no elegible según la Taxonomía			97,80%								

Enlaces de interés

(GRI 2-23)

Enfoque del Documento	
Página web de Aena	www.aena.es
Cuentas Anuales Consolidadas de Aena 2022	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-economico-financiera/publicaciones-financieras-y-operativas.html
Portal de accionistas e inversores	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores.html
Sección Sostenibilidad Social de la web de Aena	www.aena.es/es/corporativa/rc/negocio-responsable/negocio-responsable-aena.html
Sección medioambiente de la web de Aena	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/oficina-de-atencion-ambiental.html
Contratación y empresas	www.aena.es/es/negocioscomerciales/negocios-comerciales.html
Información general para usuarios y aerolíneas en general	www.aena.es/es/pasajeros/pasajeros.html
Portal de empleo	empleo.aena.es/empleo/
Twitter Aena	twitter.com/aena
Facebook Aena	www.facebook.com/aena.es/
Instagram Aena	www.instagram.com/aena.es/?hl=en
LinkedIn Aena	www.linkedin.com/company/aena/mycompany/
Canal Youtube Aena	www.youtube.com/@AenaTV/featured
Facebook Enjoy Aena	es-es.facebook.com/EnjoyAena/
Instagram Enjoy Aena	www.instagram.com/enjoyaena/?hl=en
Cap. 1: Modelo de gobierno sostenible	
Participaciones Significativas y Autocartera de la web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores – Portal CNMV	www.cnmv.es/Portal/Consultas/DerechosVoto/PS_AC_INI.aspx?nif=A86212420
Estatutos Sociales de la Compañía	www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576857202785&ssbinary=true
Reglamento de la Junta General de Accionistas	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/reglamentos-junta-general-accionistas.html
Reglamento del Consejo de Administración	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/reglamentos-consejo-administracion.html
Políticas corporativas	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/politicas-corporativas.html
Información sobre la Junta General de Accionistas 2022	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/junta-general-de-accionistas.html
Código de Conducta / Política Anticorrupción y Fraude de Aena Brasil	www.aenabrasil.com.br/pt/corporativo/Compliance.html
Información sobre las comisiones del Consejo	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/comisiones-del-consejo.html
Memorias de actividades de las comisiones del Consejo	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/otros-informes.html
Composición del Consejo de Administración y CVs	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/consejo-de-administracion.html
Composición del Comité de Dirección Ejecutivo y CVs	www.aena.es/es/corporativa/sobre-aena/comite-de-direccion-ejecutivo.html

Informe Anual sobre Remuneraciones	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/remuneracion-consejeros.html
Informe de Gobierno Corporativo	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/informes-gobierno-corporativo.html
Estado de la Información No Financiera 2021 de Aena	www.aena.es/es/corporativa/rc/balance-sostenibilidad/estado-de-la-informacion-no-financiera.html
Documentación de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2022-2026	www.mitma.gob.es/recursos_mfom/dora_2022-2026.pdf
Canal de denuncias de Aena	serviciostelematicos.aena.es/es/servicios-telematicos/servicios-disponibles/ciudadanos/canal-de-denuncias.html
Canal de Ética de Aena Brasil	aloetica.com.br/otrs/canal-de-etica.pl?CustomerID=aenabrasil;Language=es
Política de privacidad web de Aena	www.aena.es/es/politica-de-privacidad.html
Política de privacidad del personal de empresas colaboradoras de Aena	www.aena.es/es/nota-adicional/politica-privacidad-personal-empresas-colaboradoras
Política de Privacidad para clientes del Aeropuerto de Londres-Luton	travel.london-luton.co.uk/terms-conditions/privacy-policy/
Declaración de Privacidad del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/privacy-notice
Política de cookies del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/cookies-policy
Política de divulgación a terceros del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/terms-conditions
Información sobre Operaciones Vinculadas	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-general/operaciones-vinculadas.html
Estrategia Fiscal de Aena	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-economico-financiera/transparencia-fiscal/estrategia-fiscal.html
Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/sostenibilidad/estrategia-de-sostenibilidad.html
Plan Estratégico 2022-2026	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-general/plan-estrategico.html
Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/sustainability/responsible-business-strategy
Pregunta 13 de las FAQ's del 2 de febrero de 2022 de la CE en referencia al artículo 8 de la taxonomía europea	eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_.2022.385.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AC%3A2022%3A385%3AFULL.
Cap. 2: Compromiso con el entorno	
Oficina de Atención Ambiental	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/oficina-de-atencion-ambiental.html
Mapas interactivos de ruido de Aena	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/ruido/mapas-interactivos-de-ruido.html
Portal de Servicios Telemáticos	serviciostelematicos.aena.es/es/servicios-telematicos/servicios-telematicos.html
Mapa interactivo de ruido del Aeropuerto de Londres-Luton (TraVis)	travisltn.topsonic.aero/
Política de consultas y quejas sobre ruido / Procedimiento para interponer consultas y quejas de ruido del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/community/noise/making-a-noise-complaint
Feedback-form del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/contact-us
Canal de Ouvidoria de Aena Brasil	ouvidoria.aenabrasil.com.br/
Plan de Acción Climática de Aena 2021-2030: rumbo cero emisiones	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/cambio-climatico/plan-accion-climatica.html
Carbon Reduction Plan del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/CMSPages/GetFile.aspx?guid=af6067e9-0fd6-438d-ac28-8a1c1423d8e6

DEFRA	www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2022
Informes procedentes de la red de vigilancia del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas	www.aena.es/es/redair---mapa-de-estaciones.html
Portal de consulta de redes de vigilancia de calidad del aire en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Alicante-Elche Miguel Hernández y Málaga-Costa del Sol	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/calidad-del-aire.html
Tabla de poderes caloríficos de las principales fuentes energéticas (IDAE)	www.idae.es/uploads/documentos/documentos_PCI_Combustibles_Carburantes_final_valores_Update_2014_0830376a.xlsx
Proyectos de evaluación de impacto ambiental de proyecto (EIA)	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/evaluacion-ambiental/evaluacion-de-impacto-ambiental-de-proyecto-eia.html
Cap. 3: Compromiso con la sociedad y los derechos humanos	
Convenios y acuerdos de colaboración suscritos por Aena	www.aena.es/es/corporativa/transparencia/convenios-y-acuerdos-de-colaboracion.html
Planes Directores de medio ambiente	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/evaluacion-ambiental/evaluacion-ambiental-estrategica-de-planes-eae.html
Proyectos comunidad local del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/community/community-trust-fund
Información sobre el proyecto *Airport City* de Adolfo Suárez Madrid-Bajaras	desarrollo-logistico.aena.es/
Modern Slavery Act del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/modern-slavery-statement
Cap. 4: Gestión responsable de la cadena de suministro	
Portal corporativa de contratación de Aena	www.aena.es/es/corporativa/aena-internacional/contratacion/norma-de-contratacion.html
Landing page de Aena Proveedores y Aena Empresas	contratacion.aena.es/contratacion/?_ga=2.131687503.1303479140.1609751344-996859737.1585825955
Landing page de Aena Empresas	empresas.aena.es/empresas-home/
Información sobre la contratación en la web de Aena	empresas.aena.es/empresas-contratacion/
Portal de contratación del Aeropuerto Internacional de Murcia	www.aeropuerto-de-murcia.es/Contratacion/index
Portal de contratación electrónica del Aeropuerto de Londres-Luton “In tend”	in-tendhost.co.uk/llaol/aspx/Home
Plataforma de Contratación del Sector Público	contrataciondelestado.es
Cap. 5: Cuestiones sociales y relativas al personal	
Convenio Colectivo de Aena	www.boe.es/boe/dias/2011/12/20/pdfs/BOE-A-2011-19846.pdf
Remuneraciones medias y brecha salarial en el Aeropuerto de Londres-Luton	gender-pay-gap.service.gov.uk/Employer/MZGnz73O www.london-luton.co.uk/corporate/lla-publications/gender-pay-gap-report
Salario mínimo y digno establecido por el Gobierno de Reino Unido	www.gov.uk/government/publications/minimum-wage-rates-for-2022
Convenio de Oficinas y despachos Comunidad de Madrid (ADI)	www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2019/10/26/BOCM-20191026-2.PDF
Política de Salud y Seguridad del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/health-safety-matters

Coordinación de Actividades Empresariales con terceros – Prevención de riesgos laborales	www.aena.es/es/corporativa/prevencion-riesgos-laborales.html
Real Decreto-Ley 8/2019, de 8 de marzo, de medidas urgentes de protección social y de lucha contra la precariedad laboral en la jornada de trabajo	www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2019-3481
Cap. 6: Servicios seguros y de calidad	
Foro de accesibilidad del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/special-assistance-landing/llaaf-organisations
Servicio PMR España	www.aena.es/pmr/inicio
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/special-assistance-landing/getting-the-special-assistance-you-need
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Internacional do Recife Guararapes - Gilberto Freyre	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-do-recife-guararapes-gilberto-freyre/Assistencia-especial--.html
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Internacional de Maceió - Zumbi dos Palmares	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-de-maceio-zumbi-dos-palmares/Assistencia-especial.html
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Internacional de Joao Pessoa - Presidente Castro Pinto	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-de-joao-pessoa-presidente-castro-pinto/Assistencia-especial-.html
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Aracaju - Santa María	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-santa-maria-aracaju/Assistencia-especial-.html
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-de-juazeiro-do-norte-orlando-bezerra-de-menezes/Assistencia-especial.html
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Campina Grande – Presidente Joao Suassuna	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-de-campina-grande-presidente-joao-suassuna/Assistencia-especial.html
Derechos de los pasajeros	www.aena.es/es/pasajeros/viajeros/incidencias-en-tu-viaje.html
Cap. 7: Innovación	
Aena Ventures	aenaventures.com/es/

AENA S.M.E., S.A. y sociedades dependientes

Informe de verificación independiente del Estado de Información No Financiera Consolidado correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022

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 INFORME DE SOSTENIBILIDAD - ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO DE AENA S.M.E, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES DEL EJERCICIO 2022

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

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022, de AENA S.M.E., S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que forma parte del informe de gestión consolidado del ejercicio 2022 del Grupo.

El contenido del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera y por los estándares Global Reporting Initiative (estándares GRI), que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en las tablas "Índice de contenidos GRI" e "Índice de contenidos Ley 11/2018" incluidas en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto.

Responsabilidad de los administradores

La formulación del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado incluido en el Informe de Gestión consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante. El Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de contenidos Ley 11/2018" y conforme a los estándares GRI de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de contenidos GRI" del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado.

Esta responsabilidad incluye, asimismo, el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de la Sociedad dominante son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado.

Nuestra independencia y control de calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluyendo las normas internacionales sobre independencia) emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (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 las normas internacionales de calidad vigentes y mantiene, en consecuencia, un sistema de calidad que incluye políticas y procedimientos 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 Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.

- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2022 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el apartado "Materialidad" del mismo, considerando los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2022.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2022.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2022 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los administradores y la dirección.

Párrafo de énfasis

El Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas alineadas en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático por primera vez para el ejercicio 2022, adicional a la información referida a actividades elegibles exigida en el ejercicio 2021. En consecuencia, en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado no se ha incluido información comparativa sobre alineamiento. Por otra parte, en la medida en la que la información referida a actividades elegibles en el ejercicio 2021 no se requería con el mismo nivel de detalle que en el ejercicio 2022, en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado la información desglosada en materia de elegibilidad tampoco es estrictamente comparable. Adicionalmente, cabe señalar que los administradores de la Sociedad dominante han incorporado información sobre los criterios que, en su opinión, mejor permiten dar cumplimiento a las citadas obligaciones y que están definidos en el apartado 1.5 "Financiación sostenible. Taxonomía" del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que:

a) La información no financiera identificada en la tabla "Índice de contenidos GRI" incluida en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022 no ha sido preparada, en todos sus aspectos significativos, conforme a los estándares GRI.

b) El Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado de AENA S.M.E, S.A. y sociedades dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de contenidos Ley 11/2018" del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

DELOITTE, S.L.

Ana Sánchez Palacios

27 de febrero de 2023

INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

DELOITTE, S.L.

2023 Núm. 01/23/04724

30,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:

Sello distintivo de otras actuaciones

BLOQUE C

Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC)

A	Estructura de la propiedad	2
B	Junta General	7
C	Estructura de la Administración de la Sociedad	9
D	Operaciones vinculadas y operaciones intragrupo	2
E	Sistemas de control y gestión de riesgos	8
F	Sistemas internos de control y gestión de riesgos en relación con el proceso de emisión de la información financiera (SCIIF)	16
G	Grado de seguimiento de las recomendaciones de gobierno corporativo	33
H	Otras informaciones de interés	48
	Anexo	49

A ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

A.1 Complete el siguiente cuadro sobre el capital social y los derechos de voto atribuidos, incluidos, en su caso, los correspondientes a las acciones con voto por lealtad, a la fecha de cierre del ejercicio:

Indique si los estatutos de la sociedad contienen la previsión de voto doble por lealtad:

No ☒

Sí ☐ **Fecha de aprobación en junta**

Periodo mínimo de titularidad ininterrumpida exigido por los estatutos

Indique si la sociedad ha atribuido votos por lealtad:

No ☒

Sí ☐

Fecha de la última modificación del capital social	Capital social	Número de acciones	Número de derechos de voto (sin incluir los votos adicionales atribuidos por lealtad)	Número de derechos de voto adicionales atribuidos correspondientes a acciones con voto por lealtad	Número total de derechos de voto, incluidos los votos adicionales atribuidos por lealtad
11/02/2015	1.500.000.000	150.000.000	150.000.000	0	0

Número de acciones inscritas en el libro registro especial pendientes de que se cumpla el período de lealtad 0

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, incluidos los consejeros que tengan una participación significativa:

Nombre o denominación social del accionista	% derechos de voto atribuidos a las acciones (incluidos votos por lealtad)		% 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
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	0,00	2,97	0,00	3,61	6,58
BLACKROCK, INC.	0,00	3,02	0,00	0,06	3,08
VERITAS ASSET MANAGEMENT LLP	0,00	3,02	0,00	0,00	3,02

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 (incluidos votos por lealtad)	% derechos de voto a través de instrumentos financieros	% total de derechos de voto
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	TCI LUXEMBOURG, S.Á.R.L.,	2,16	0,00	2,16
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	CIFF CAPITAL UK LP	0,81	0,00	0,81
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	THE CHILDREN'S INVESTMENT MASTER FUND	0,00	3,61	3,61
BLACKROCK, INC.	VARIAS ENTIDADES GESTIONADAS POR BLACKROCK	3,02	0,06	3,08
VERITAS ASSET MANAGEMENT LLP	ENTIDADES GESTIONADAS POR VERITAS ASSET MANEGEMENT LLP	3,02	0,00	3,02

Indique los movimientos en la estructura accionarial más significativos acaecidos durante el ejercicio:

Movimientos más significativos
VERITAS ASSET MANAGEMENT LLP 19/01/2022 Aumento de su participación en el accionariado por encima del 3%

A.3 Detalle, cualquiera que sea el porcentaje, la participación al cierre de ejercicio de los miembros del consejo de administración que sean titulares de derechos de voto atribuidos a acciones de la sociedad o a través de instrumentos financieros, excluidos los consejeros que se hayan identificado en el apartado A.2, anterior:

Nombre o denominación social del consejero	% derechos de voto atribuidos a las acciones (incluidos votos por lealtad)		% derechos de voto a través de instrumentos financieros		% total de derechos de voto
	Directo	Indirecto	Directo	Indirecto	
Francisco Javier Marín San Andrés	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

% total de derechos de voto titularidad de miembros del consejo de administración	0,00

Observaciones
El Consejero D. Francisco Javier Marín San Andrés poseen 340 acciones de Aena, lo que supone un porcentaje irrelevante de acciones de voto.

No hay Consejeros que ostenten una participación indirecta en el capital social de la Sociedad.

Detalle el porcentaje total de derechos de voto representados en el consejo:

% total de derechos de voto representados en el consejo de administración	51,00

Observaciones
El 51% corresponde al Accionista mayoritario ENAIRE, representado en el Consejo de Administración pero que no ostenta directamente la condición de Consejero.

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
CHRISTOPHER ANTHONY HOHN y THE CHILDREN´S 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
AENA, S.M.E., S.A. y ENAIRE E.P.E.	SOCIETARIA Y CONTRACTUAL	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
MAURICI LUCENA BETRIU	ENAIRE	ENAIRE	Consejero Ejecutivo Presidente y Consejero Delegado de Aena
PILAR ARRANZ NOTARIO	ENAIRE	ENAIRE	Asesora de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
EVA BALLESTÉ MORILLAS	ENAIRE	ENAIRE	Asesora en el Gabinete de la Secretaría de Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y es Consejera de ADIF Alta velocidad
MANUEL DELACAMPAGNE CRESPO	ENAIRE	ENAIRE	Subdirector de Análisis Sectorial del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital
JUAN IGNACIO DÍAZ BIDART	ENAIRE	ENAIRE	Director del Gabinete de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo
RAÚL MÍGUEZ BAILO	ENAIRE	ENAIRE	Director del Gabinete de la Secretaría de Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	ENAIRE	ENAIRE	Director General de Aeropuertos en Aena
ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA	ENAIRE	ENAIRE	Secretaria General Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

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 ☒

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

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.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	39,99

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 ☒

A.14 Indique si la sociedad ha emitido valores que no se negocian en un mercado regulado de la Unión Europea.

Sí ☐ No ☒

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 absoluta. 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	
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
27/04/2021	0,00	86,42	0,00	0,82	87,24
De los que Capital flotante:	0,00	32,45	0,00	0,39	32,84
31/03/2022	0,00	35,83	0,00	51,81	87,64
De los que Capital flotante:	0,00	32,86	0,00	0,81	33,68

Observaciones
La Junta General Ordinaria de Accionistas del pasado 31 de marzo de 2022 se celebró en modalidad mixta, con asistencia presencial y telemática de los accionistas de conformidad con lo previsto en el artículo 15.8 de los Estatutos Sociales y en el artículo 11.6 del Reglamento de la Junta General de Accionistas de la Sociedad. En este sentido, se puso a disposición de los accionistas un enlace en la página web de la Sociedad para acceder de forma telemática a la Junta y ejercitar sus derechos de voto. Asimismo, los accionistas pudieron votar a distancia antes de la Junta, por correspondencia postal, remitiendo su tarjeta de asistencia, delegación y voto al domicilio social, y de forma telemática través del formulario habilitado al efecto en la página web de la Sociedad (votos reflejados en la columna "Otros"). La presencia física en la Junta General de Accionistas de 2022 fue la correspondiente a 960 acciones, lo que supone un 0,00064 %. Igualmente, los votos electrónicos recibidos son los correspondientes a 1069 acciones, lo que supone un 0,0007%.

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, en 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.

www.aena.es – Apartado "accionistas e inversores". Subapartado "Gobierno Corporativo".

Información sobre Gobierno Corporativo:

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/junta-general-de-accionistas.html

Información a disposición de los accionistas:

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/junta-general-de-accionistas.html

C ESTRUCTURA DE LA ADMINISTRACIÓN 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
LUCENA BETRIU, MAURICI		Ejecutivo	Presidente-Consejero Delegado	16/07/2018	31/03/2022	Junta General de Accionistas
ARRANZ NOTARIO, PILAR		Dominical	Consejero	19/11/2012	09/04/2019	Junta General de Accionistas
BALLESTÉ MORILLAS, EVA		Dominical	Consejero	31/03/2022	31/03/2022	Junta General de Accionistas
CANO PIQUERO, IRENE		Independiente	Consejero	29/10/2020	29/10/2020	Junta General de Accionistas
DELACAMPAGNE CRESPO, MANUEL		Dominical	Consejero	28/10/2021	28/10/2021	Junta General de Accionistas
DÍAZ BIDART, JUAN IGNACIO		Dominical	Consejero	30/10/2018	30/10/2018	Junta General de Accionistas
GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA, Mª DEL CORISEO		Independiente	Consejero	31/03/2022	31/03/2022	Por cooptación
IGLESIAS HERRAIZ, LETICIA		Independiente	Consejero	09/04/2019	09/04/2019	Junta General de Accionistas
LÓPEZ SEIJAS, AMANCIO		Independiente	Consejero	03/06/2015	29/10/2020	Junta General de Accionistas
MARÍN SAN ANDRÉS FRANCISCO JAVIER		Ejecutivo	Consejero	29/10/2020	29/10/2020	Junta General de Accionistas
MARTÍNEZ ORTEGA, ANGÉLICA		Dominical	Consejero	16/07/2018	16/07/2018	Junta General de Accionistas
MÍGUEZ BAILO, RAÚL		Dominical	Consejero	28/09/2021	28/09/2021	Junta General de Accionistas
RÍO CORTÉS, JUAN		Independiente	Consejero	22/12/2020	22/12/2020	Junta General de Accionistas

TERCEIRO LOMBA, JAIME		Independiente	Consejero Coordinador Independiente	03/06/2015	29/10/2020	Junta General de Accionistas
VARELA MUIÑA, TOMÁS		Independiente	Consejero	29/11/2022	29/11/2022	Por cooptación

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 de cese	Fecha del último nombra-miento	Fecha de baja	Comisiones especializadas de las que era miembro	Indique si el cese se ha producido antes del fin del mandato
Christopher Anthony Hohn REPRESENTANTE DE TCI ADVISORY SERVICES, LLP	Dominical	09/04/2019	23/02/2022	Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y Comisión Ejecutiva	SI
JOSEP ANTONI DURAN I LLEIDA	Dominical	29/01/2019	17/11/2022	Comisión Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo y Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	SI
ÁNGEL LUIS ARIAS SERRANO	DOMINICAL	25/01/2023	31/03/2023	Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	NO

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. Christopher Anthony Hohn, representante persona física del consejero persona jurídica TIC ADVISORY SERVICES LLP informó, con fecha 23 de febrero de 2022, tras la convocatoria de la Junta General de Accionistas, al Consejo de Administración mediante carta, de la renuncia de TCI ADVISORY SERVICES LLP como miembro del Consejo de Administración y de las Comisiones a las que pertenecía, explicando que la dimisión estaba motivada por el deseo de D. Christopher Anthony Hohn de dedicar más tiempo a administrar la cartera de inversiones general de TCI y perseguir otros intereses benéficos, que impediría dedicar tanto tiempo como sería apropiado a su puesto como miembro del Consejo de Administración de Aena. D. Josep Antoni Duran i Lleida presentó su dimisión con fecha 17 de noviembre de 2022 ante el Consejo de Administración mediante carta, explicando que su dimisión se debía a la necesidad de dedicar su esfuerzo y atención a las nuevas responsabilidades como consejero de la sociedad BLOCO DO ONZE AEROPORTOS DO BRASIL, empresa recientemente constituida por AENA Desarrollo Internacional SAU para la gestión de once aeropuertos en Brasil.

C.1.3 Complete los siguientes cuadros sobre los miembros del consejo y su distinta categoría:

CONSEJEROS EJECUTIVOS

Nombre o denominación del consejero	Cargo en el organigrama de la sociedad	Perfil
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 del Consejo de la Agencia Espacial Europea y Director de Gestión Patrimonial y Prudencial del Banco Sabadell.
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). Además de sus cargos en Aena, es Presidente de ACI EUROPE (Airports Council International), miembro del Consejo Ejecutivo de ACI WORLD y miembro del Consejo Territorial de Madrid del IESE, Alumni Association. 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 del consejero	Cargo en el organigrama de la sociedad	Perfil
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 a 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 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 de los Ministros de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
EVA BALLESTÉ MORILLAS	ENAIRE	Doctora en Ciencias Económicas y Empresariales por la UNED y Executive Master en Dirección Financiera por el IE Business School, es miembro del Instituto de Consejeros y Administradores de España (IC-A). Cuenta con una sólida experiencia profesional de más de 20 años en la Dirección Financiera, Desarrollo de Negocio y Operaciones en compañías cotizadas relacionadas con el sector transporte, energía e infraestructuras como Alstom, Endesa France, Grupo Puentes y en varias de las empresas del grupo saudí Amiantit. En el ámbito académico-institucional, es miembro fundador de la Escuela de Inteligencia Económica de la Universidad Autónoma de Madrid y Miembro Asesor de la Junta Directiva del Club de Exportadores e Inversores de España. Ha sido durante más de una década, profesora de la Universidad Pontificia de Comillas y del IE Business School en disciplinas de finanzas, análisis de estados financieros y control económico. Actualmente forma parte del gabinete de la Secretaría de Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y es Consejera de ADIF Alta velocidad.

MANUEL DELACAMPAGNE CRESPO	ENAIRE	Licenciado en Economía y Derecho por la Universidad Carlos III de Madrid y Técnico Comercial y Economista del Estado. Programa de Dirección en Finanzas Corporativas del Instituto de Empresa Funcionario de carrera, inició su experiencia profesional en la Secretaria de Estado de Comercio. Posteriormente, fue nombrado representante de España en el Directorio Ejecutivo del Grupo del Banco Africano de Desarrollo en Túnez entre 2010 y 2013. Hasta 2015 siguió ligado a los asuntos relacionados con las instituciones financieras multilaterales y las políticas de cooperación al desarrollo en el Ministerio de Economía y Competitividad en Madrid. Entre 2015 y 2016 desempeñó labores de asesor en el gabinete del Secretario de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa. Posteriormente, entre 2016 y 2020, estuvo trabajando en el gabinete de sucesivos ministros de economía, principalmente en temas relacionados con la economía española. En 2020 empezó a trabajar en la Dirección General de Política Económica, en asuntos regulatorios. Además de esta trayectoria en la Administración General del Estado, ha formado parte del Consejo de Administración de la Sociedad Estatal Correos y de la Sociedad Hipódromo de la Zarzuela, siendo además Presidente de la Comisión de Auditoría de esta última. Desde septiembre de 2021 es el Subdirector de Análisis Sectorial en el Ministerio de Economía.
JUAN IGNACIO DÍAZ 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 elMinisterio de Agricultura y la AECOSAN, entre otros agentes. También desempeñó el cargo de tesorero de la Asociación de Profesionales de las Relaciones Institucionales.

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.
RAÚL MÍGUEZ BAILO	ENAIRE	Ingeniero de caminos, canales y puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, habiendo realizado un máster de especialización en construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, así como un programa de formación directiva en ESADE Su trayectoria profesional ha estado ligada desde el inicio de su carrera a las infraestructuras ferroviarias, y actualmente ocupa el cargo de Director de Gabinete de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Comenzó a trabajar en el sector privado en una empresa constructora, en las obras de la línea de alta velocidad Madrid – Barcelona. Posteriormente se trasladó a una empresa de ingeniería especializada en la construcción de túneles, trabajando en los túneles de Guadarrama de la línea de alta velocidad Madrid Valladolid. Tras estas experiencias profesionales, entró a formar parte de la plantilla de ADIF a través de la oferta de empleo público, entidad en la que ha desarrollado su carrera a lo largo de 17 años, hasta su nombramiento en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Ya en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, inició su etapa en el sector público como Director de Obra, para pasar a ocupar posteriormente puestos de responsabilidad en el área de construcción de líneas de alta velocidad. En ADIF ha desempeñado los cargos de Director de Seguimiento de Operaciones, Director de Auditoría Interna y Director Adjunto a la Presidencia en el período 2018 – 2021. Durante varios años, impartió clases como docente en el Máster de túneles y obras subterráneas de AETOS – UPM. En septiembre de 2021 fue nombrado Consejero de la EPE ADIF AV.

Número total de consejeros dominicales	6
% sobre el total del consejo	40,00

CONSEJEROS EXTERNOS INDEPENDIENTES

Nombre o denominación del consejero	**Perfil**

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 Meta 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, ahora denominado Meta 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 Meta 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.
Mª DEL CORISEO GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA	Licenciada en Derecho y en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Pontificia de Comillas (ICADE E-3), Máster en Administración Pública por la Universidad de Harvard, y Economista del Estado. Cuenta con una sólida experiencia en el desarrollo de estrategias y procesos de internacionalización. Ha sido Consejera Delegada de ICEX - España Exportación e Inversiones, y ha estado destinada como Consejera Jefe en las Oficinas Económicas y Comerciales de España en Japón, Shanghai, Ghana, Jordania e Irak. Ha sido Vicepresidenta del Foro de Marcas Renombradas Españolas y miembro del Patronato de las Fundaciones Consejo España-USA, España-China, España-Japón y España-Australia. Ha formado parte de los Consejos de Administración del ICO, el ICEX y el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI). En el ámbito multilateral ha ocupado el puesto de Senior Operations Officer (MENA) del Banco Mundial para desarrollo sostenible del sector privado. Es miembro del patronato de AMREF Salud Africa (España) y de la Fundación Jaime Garralda - Horizontes Abiertos. En el ámbito docente, ha sido profesora asociada de Derecho Mercantil en la Universidad Autónoma de Madrid. En la actualidad es Directora de Planificación y Gestión Corporativa (CFO) en el Operador del Mercado Ibérico de la Energía (OMIE), compañía privada que gestiona el mercado spot de electricidad en la Península Ibérica y participa muy activamente en la operación del mercado mayorista de gas.

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). Desde mayo 2018, es Consejera Independiente y desde junio de 2022 es Presidenta de la Comisión de Riesgo Integral y Vocal de la Auditoría y Cumplimento, y vocal de la Comisión de Riesgo Integral de ABANCA CORPORACION BANCARIA, S.A. Desde octubre de 2018, es Consejera Independiente y miembro de la Comisión de Auditoría y Control y de la Comisión de Nombramiento, Retribuciones y Sostenibilidad de LAR ESPAÑA REAL ESTATE SOCIMI, S.A. En octubre de 2020 fue nombrada Consejera independiente y miembro de la Comisión de Auditoría de ACERINOX, S.A y desde octubre de 2022 es Presidenta de la Comisión de Auditoría. Desde diciembre del 2021, es miembro del Consejo Asesor Internacional de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Pontificia Comillas. Asimismo, desde 2013 es vocal de la Junta Directiva del Club empresarial ICADE y desde 2016 es Patrona de la Fundación Centro Especial de Empleo Prodis, En agosto de 2022 fue nombrada Consejera Independiente y Presidenta de la Comisión de Auditoría de la sociedad Imantia Capital SGIIC.
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, que posee una división de explotación hotelera compuesta por una cartera de más de 140 establecimientos. 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.
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. También es 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.

JAIME TERCEIRO LOMBA	Doctor Ingeniero Aeronáutico, con premio extraordinario por la Universidad Politécnica de Madrid y Licenciado en Ciencias Económicas, con premio extraordinario, por la Universidad Autónoma de Madrid. Fue Profesor adjunto de la ETSIA entre 1975-1978 y profesor agregado (1978) y catedrático (1980) de Econometría y Métodos Estadísticos en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Complutense. Fue Vicerrector primero de la Universidad Complutense y Director del Departamento de Económica Cuantitativa. Académico de número de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas. Miembro del Patronato de varias Fundaciones. Premio de Economía Rey de España (2012). Diplom Ingenieur en Messerschmitt-Bölkow- Blohm (MBB) (1970-1974). Fue Director general del Banco Hipotecario de España desde 1981 hasta 1983 y Presidente ejecutivo de la Caja de Madrid desde 1988 hasta 1996. Fue Consejero independiente y miembro de la Comisión Ejecutiva de Bankinter desde 2008 hasta 2020 y actualmente asesor del Consejo y de sus Comisiones.
TOMÁS VARELA MUIÑA	Licenciado en Económicas por la Universidad de Barcelona y Master in Business Administration por European University. Es miembro del Registro Oficial de Auditores de Cuentas de España (ROAC) y Mediador de Seguros Titulado. Cuenta con una larga experiencia como ejecutivo en el sector financiero y en los mercados financieros internacionales. Recientemente, ha sido nombrado consejero independiente y asesor en Finalbion S.L.U. Desde 2022, es consejero independiente en Julius Baer, así como miembro del Comisión de Auditoria y del Comisión de Desarrollo e Innovación. También ha ejercido diversas posiciones como consejero durante los últimos 15 años. Entre otras, en TSB Banking Group en el Reino Unido, en las sociedades de seguros compartidas en joint venture entre Zurich Insurance y Banco Sabadell. También fue Presidente del Consejo de Administración de Sabadell Asset Management. Desde 1992 hasta 2021, desarrolló su carrera como ejecutivo en el Banco Sabadell. Durante los últimos 10 años, hasta 2021, ha sido el Director General Financiero (CFO) y, previamente, desde su entrada hasta 2001, desempeñó el cargo de Director de Auditoría Interna. Asimismo, hasta 1992, fue ejecutivo de las áreas de Control y de Organización en Allianz Seguros en España y, previamente, inició su carrera como auditor en Price Waterhouse en España entre 1982 y 1988.

Número total de consejeros independientes	7
% total del consejo	46,67

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.
% 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 2022	Ejercicio 2021	Ejercicio 2020	Ejercicio 2019	Ejercicio 2022	Ejercicio 2021	Ejercicio 2020	Ejercicio 2019
Ejecutivas	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Dominicales	3	2	3	3	50,00	28,57	42,86	37,50
Independientes	3	2	2	1	42,86	33,33	33,33	16,67
Otras Externas	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Total:	6	4	5	4	40,00	26,67	33,33	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 obtenido:

En febrero de 2016 se aprobó la Política de Selección de Candidatos a Consejeros, que fue modificada por última vez en diciembre de 2022, tras la revisión anual realizada. En esta política se establece que: (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 la representación de mujeres en el Consejo de Administración sea, al menos, del cuarenta por ciento (40%), 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, en 2022, con motivo de las vacantes producidas en el seno del Consejo de Administración debidas, por un lado a la dimisión de un Consejero dominical en el mes de febrero y por otro, al vencimiento del plazo del mandato de otro Consejero dominical, se han cubierto dichas vacantes mediante el nombramiento en la Junta General de Accionistas de una mujer y el nombramiento por el Consejo de Administración por el procedimiento de cooptación de otra mujer, 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 teniendo en cuenta que con estos 2 nombramientos se lograba alcanzar el objetivo recomendado por la CNMV, y asumido en nuestra Política de Selección de Candidatos a Consejeros, de representación del 40 % de mujeres en el Consejo de Administración antes de la finalización del año 2022.

Asimismo, se ha tenido en cuenta también la formación a la hora de valorar la diversidad en el Consejo y, por ello, durante 2022 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. Así pues, se incorporó en el citado Reglamento que 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 la representación de mujeres en el Consejo de Administración sea, al menos, del cuarenta por ciento (40%), 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 55,55%.

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 sobre el cumplimiento, durante 2022, de la Política de Selección Candidatos a Consejeros, aprobada por el Consejo de Administración con fecha 23 de febrero de 2016, y modificada por última vez con fecha 20 de diciembre de 2022, en la medida en que se ha cumplido con lo establecido en relación con los criterios de selección de consejeros establecidos, habiendo incorporado perfiles con experiencia en el sector público y de transportes, en sectores internacional y de geoestrategia, en materia de auditoría y control de riesgos y cumplimiento, en el sector financiero, y especialmente en el ámbito de financiación internacional y legal, en el sector comercial y de transformación digital, y en materia de sostenibilidad, de acuerdo con las necesidades de la Compañía, y por otro lado, habiendo conseguido el objetivo del 40% de mujeres en el Consejo recomendado anteriormente por la CNMV y asumido como objetivo en la citada Política.

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, incluyendo los relativos a la posibilidad de emitir o recomprar acciones, 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?
MAURICI LUCENA BETRIU	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S.M.E., S.A.	PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NO
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL, S.M.E., S.A.	CONSEJERO DELEGADO	SI
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL S.A.	PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NO
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	BLOCO DE ONZE AEROPORTOS DO BRASIL, S.A.	PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NO

C.1.11 Detalle los cargos de consejero, administrador o director, o representante de los mismos, que desempeñen los consejeros o representantes de consejeros miembros del consejo de administración de la sociedad en otras entidades, se traten o no de sociedades cotizadas:

Identificación del consejero o representante	Denominación social de la entidad, cotizada o no	Cargo
EVA BALLESTÉ MORILLAS	E.P.E. ADIF ALTA VELOCIDAD (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias – Alta Velocidad)	CONSEJERA
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	ABANCA CORPORACIÓN BANCARIA,S.A.	CONSEJERA INDEPENDIENTE
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	ACERINOX, S.A.	CONSEJERA INDEPENDIENTE
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	LAR ESPAÑA REAL ESTATE SOCIMI S.A.	CONSEJERA INDEPENDIENTE
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	IMANTIA CAPITAL SGIIC	CONSEJERA INDEPENDIENTE
AMANCIO LÓPEZ SEIJAS	HOTELES TURÍSTICOS UNIDOS S.A.	PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DE LAS SOCIEDADES DEL GRUPO
RAÚL MÍGUEZ BAILO	E.P.E. ADIF ALTA VELOCIDAD (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias – Alta Velocidad)	CONSEJERO
JUAN RÍO CORTÉS	Delta Patners Corp	PRESIDENTE
TOMÁS VARELA MUIÑA	Julius Baer	CONSEJERO INDEPENDIENTE
TOMÁS VARELA MUIÑA	Finalbion S.L.U.	CONSEJERO INDEPENDIENTE Y ASESOR

Observaciones
Se anexa un documento con los cargos de D. Amancio López Seijas al final del Informe.

Indique, en su caso, las demás actividades retribuidas de los consejeros o representantes de los consejeros, cualquiera que sea su naturaleza, distinta de las señaladas en el cuadro anterior.

Identificación del consejero o representante	Demás actividades retribuidas
MAURICI LUCENA BETRIU	Presidente Ejecutivo de Aena, S.M.E., S.A.
PILAR ARRANZ NOTARIO	Asesora de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
EVA BALLESTÉ MORILLAS	Asesora en el gabinete de la Secretaría de Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
IRENE CANO PIQUERO	Directora General de Meta España y Portugal
MANUEL DELACAMPAGNE CRESPO	Subdirector de Análisis Sectorial en la Dirección General de Política Económica en el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital
JUAN IGNACIO DÍAZ BIDART	Director del Gabinete de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo

Identificación del consejero o representante	Demás actividades retribuidas
Mª DEL CORISEO GONZALEZ-IZQUIERDO REVILLA	Directora de Planificación y Gestión Corporativa (CFO) en el Operador del Mercado Ibérico de la Energía (OMIE)
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	Director General de Aeropuertos
ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA	Secretaria General Técnica del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana
RAÚL MÍGUEZ BAILO	Director del Gabinete de la Secretaría de Estado de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
JUAN RÍO CORTÉS	Senior Managing Director de FTI consulting INC
JAIME TERCEIRO LOMBA	Asesor del Consejo y de las Comisiones de Bankinter

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)	461
Importe de los fondos acumulados por los consejeros actuales por sistemas de ahorro a largo plazo con derechos económicos consolidados(miles de euros)	6
Importe de los fondos acumulados por los consejeros actuales por sistemas de ahorro a largo plazo con derechos económicos no consolidados(miles de euros)	-
Importe de los fondos acumulados por los consejeros antiguos por sistemas de ahorro a largo plazo (miles de euros)	-

Observaciones
No existen fondos acumulados por los consejeros no ejecutivos actuales por sistemas de ahorro a largo plazo con derechos económicos consolidados. Los únicos consejeros partícipes del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena son los ejecutivos, los cuales son el Presidente-Consejero Delegado y el Director General de Aeropuertos, en ambos casos, por su labor ejecutiva. Constituirán derechos consolidados del partícipe la cuota parte del fondo de capitalización que le corresponda en función de las contribuciones y aportaciones, así como las rentas generadas por los recursos invertidos, atendiendo, en su caso, a los quebrantos, costes y gastos que se hayan producido. En este sentido, la realización de aportaciones por parte de la empresa se regirá por lo que se indique en la Ley de Presupuestos Generales del Estado vigente cada año. Así, el incremento adicional autorizado para aportación a planes de pensiones en las diferentes leyes de Presupuestos Generales del Estado ha sido: – Para 2018: un 0,20% (Ley 6/2018, de 3 de julio de PGE para 2018). – Para 2019: un 0,25% (RD-ley 24/2018, de 21 de diciembre, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público). – Para 2020: un 0,30% (RD-ley 2/2020, de 21 de enero, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público). Por ello, durante el año 2022 se han realizado las aportaciones correspondientes al ejercicio 2021, que consisten en los importes consolidados en ejercicios anteriores. Para el Presidente-Consejero Delegado dichas aportaciones ascienden a 1 miles de euros y para el Director General de Aeropuertos ascienden también a 1 miles de euros. Los derechos acumulados consolidados del Presidente - Consejero Delegado y del Director General de Aeropuertos, a 31 de diciembre de 2022, ascienden a: 3 miles de € para el Presidente – Consejero Delegado. 3 miles de € para el Director General de Aeropuertos.

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
AMPARO BREA ÁLVAREZ	DIRECTORA DE INNOVACIÓN, SOSTENIBILIDAD Y EXPERIENCIA CLIENTE
Mª JOSÉ CUENDA CHAMORRO	DIRECTORA GENERAL COMERCIAL E INMOBILIARIA
ANTONIO JESÚS GARCÍA ROJAS	DIRECTOR DE AUDITORÍA INTERNA
MARÍA GÓMEZ RODRÍGUEZ	DIRECTORA DE COMUNICACIÓN
BEGOÑA GOSÁLVEZ MAYORDOMO	DIRECTORA DE ORGANIZACIÓN Y RECURSOS HUMANOS
JOSÉ LEO VIZCAÍNO	DIRECTOR ECONÓMICO-FINANCIERO
ELENA ROLDÁN CENTENO	SECRETARIA GENERAL
Mª ÁNGELES RUBIO ALFAYATE	DIRECTORA DE AENA INTERNACIONAL
ÁNGEL LUIS SANZ SANZ	DIRECTOR DE LA OFICINA DE LA PRESIDENCIA, REGULACIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS

Número de mujeres en la alta dirección	**6**
Porcentaje sobre el total de miembros de la alta dirección	66,67

Remuneración total alta dirección (en miles de euros)	1.213

Observaciones
Para el cálculo del porcentaje de mujeres entre los miembros de la Alta Dirección de Aena no se han tenido en cuenta a D. Javier Marín San Andrés, Director General de Aeropuertos, y a D. Maurici Lucena, Presidente, al no aparecer relacionados en este cuadro por serConsejeros de la Sociedad. En fecha 26 de abril de 2022, el Consejo de Administración acordó el nombramiento, con efectos desde el día 3 de mayo de 2022, de Dª Elena Roldán Centeno como Secretaria General de la Sociedad, en sustitución de D. Juan Carlos Alfonso Rubio, quien hasta esa fecha había desempeñado dicho cargo. La cantidad percibida por la alta dirección correspondiente a la Secretaría General corresponde a la cantidad percibida hasta el 3 de mayo de 2022 por D. Juan Carlos Alfonso Rubio y la cantidad percibida por Dª Elena Roldán Centeno desde esa fecha hasta la finalización del ejercicio.

C.1.15 Indique si se ha producido durante el ejercicio alguna modificación en el reglamento del consejo:

Sí ☒ No ☐

Descripción modificaciones:

Tras la entrada en vigor de la Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modificó el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y otras normas financieras, en lo que respecta al fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas en las sociedades cotizadas, el Consejo de Administración de la Sociedad, en su reunión de 22 de febrero de 2022, acordó la modificación del Reglamento del Consejo de Administración para adecuar el contenido del mismo a lo dispuesto en la citada Ley, proponiéndose en esa misma reunión, en la que se convocaba la Junta General de Accionistas para 2022, la modificación de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General de Accionistas.

Se modificaron los siguientes artículos:

i. Artículo 2 (Interpretación), apartado 1, para actualizar la referencia al Código de Buen Gobierno de las sociedades cotizadas de la CNMV por el actualmente vigente.

ii. Artículo 5 (Funciones Generales del Consejo de Administración), apartado 4 (iv) y (xx), para incluir como parte del informe de gestión, que aprueba el Consejo de Administración junto con la formulación de las cuentas anuales, el informe de gobierno corporativo y el de remuneraciones, así como la adaptación al nuevo régimen de operaciones vinculadas que introduce la Ley 5/2021 en el artículo 529 duovicies del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (TRLSC).

iii. Artículo 6 (Principios de actuación del Consejo de Administración), apartado 2, para hacer mención como principios rectores de la actuación del órgano de administración el fomento de la sostenibilidad en materias medioambientales, sociales y de gobierno corporativo tal y como establece el Código de Buen Gobierno de las sociedades cotizadas de la CNMV.

iv. Artículo 9 (Selección de candidatos), apartados 1 y 3, para incluir, respectivamente, la edad como criterio de diversidad a la hora de seleccionar nuevos consejeros, tal y como recomienda el Código de Buen Gobierno Corporativo, así como la posibilidad de que haya consejeros personas jurídicas siempre que dichos consejeros representen a una persona jurídica que pertenezca al sector público, tal y como prevé la Disposición adicional duodécima, apartado 1, del TRLSC, disposición introducida por la Ley 5/2021.

v. Artículo 10 (Nombramiento), apartados 2(ii), para incluir, al igual que lo mencionado en el párrafo anterior, la condición de consejero persona jurídica que pertenezca al sector público.

vi. Artículo 13 (Dimisión, separación y cese) apartado 6, siguiendo lo ya mencionado en el apartado anterior.

vii. Artículo 23 (Comisión de Auditoría), apartados, 10 (a) y (d) para incluir el informe de gestión como parte de la información financiera que la Comisión de Auditoría debe revisar, así como la competencia para conocer determinadas operaciones vinculadas, tal y como incluye la Ley 5/2021 en el TRLSC.

viii. Artículo 24 (Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo), apartado 3, para hacer consistente los conocimientos y experiencias que se requieren a los miembros de la citada Comisión con sus competencias asignadas.

ix. Artículo 24 bis (Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática), apartado 3, para hacer consistente los conocimientos y experiencias que se requieren a los miembros de la citada Comisión con sus competencias asignadas.

x. Artículo 26 (Deber de diligencia), apartado 1, para subordinar el interés particular del administrador al interés social, según lo establecido en el artículo 225 del TRLSC modificado por la Ley 5/2021.

xi. Artículo 28 (Deber de secreto), apartado 3, para incluir la condición de consejero persona jurídica que pertenezca al sector público, como ya se ha mencionado en anteriores apartados.

xii. Artículo 29 (Deber de lealtad. Deber de no competencia), en primer lugar, el apartado 1 (vii), a los efectos de hacer referencia al artículo del Reglamento del Consejo donde se regula el régimen de abstenciones de los consejeros en la aprobación de las operaciones vinculadas y, en segundo lugar, el apartado 1 (ix) a los efectos de corregir un error material.

xiii. Artículo 31 (Responsabilidad de los Consejeros), apartado 2, para incluir la condición de consejero persona jurídica que pertenezca al sector público, como ya se ha mencionado en anteriores apartados.

xiv. Artículo 33 (Informe anual de gobierno corporativo), apartado 4 (iii) c. y d., a los efectos de incluir la nueva información que hay que hacer constar en el citado informe en relación a las actividades retribuidas que realizan los consejeros en otras sociedades, según las modificaciones introducidas en el TRLSC por la Ley 5/2021.

xv. Artículo 34 (Informe anual sobre remuneraciones de los Consejeros), apartado 3, a los efectos de recoger lo establecido en el artículo 541 del TRLSC que fue modificado por la Ley 5/2021 estableciendo en su apartado 3 que el citado informe se difundirá como otra información relevante a través de la web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (“CNMV”) y, en su apartado 6, que las sociedades dejarán de dar acceso público a los datos personales de los administradores en el informe anual de remuneraciones transcurridos 10 años desde su publicación.

xvi. Artículo 38 (Operaciones vinculadas), a los efectos introducir el nuevo régimen de operaciones vinculadas introducido por la Ley 5/2021 en el TRLSC.

xvii. Artículo 39 (Relaciones con los mercados), apartado 3 (i), a los efectos de realizar una mejora técnica incluyendo la información de carácter no financiero junto con la información financiera.

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 20 de diciembre de 2022.

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 la representación de mujeres en el Consejo de Administración sea, al menos, del cuarenta por ciento (40%). 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.

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:

Para la Evaluación del funcionamiento del Consejo de Administración del ejercicio 2021, Aena contó con el apoyo de un asesor externo (Deloitte) para la realización de la evaluación internamente, y fruto de dicha evaluación el Consejo de Administración de Aena, en su sesión de fecha 22 de febrero de 2022, estableció las siguientes propuestas de actuación para el año 2022:

- Continuar mejorando los plazos de remisión de la documentación de las reuniones.
- Mejorar en la elaboración de los resúmenes ejecutivos sobre la documentación previa de cada reunión.
- Mejorar la eficiencia y la facilidad de uso de las herramientas tecnológicas puestas a disposición de los miembros del Consejo de Administración;
- Mayor dedicación en las reuniones del Consejo de Administración a la reflexión sobre los aspectos de medio/largo plazo vinculados con la definición de la estrategia de la Sociedad, manteniendo sesiones monográficas como se realizó en 2021;
- Que se incorporaran en la herramienta Gobertia (ahora Dilitrust) todos los documentos (actas y otros documentos aprobados) relativos al Consejo de Administración y sus Comisiones, que estén pendientes a la fecha;

- Con el fin de cumplir con el objetivo de diversidad de género marcado por el Código de Buen Gobierno sería conveniente valorar la incorporación de consejeras al Consejo de Administración en caso de producirse vacantes;
- Se recomienda que los consejeros deleguen su representación cuando no puedan asistir a una reunión.

Las propuestas han sido implementadas a lo largo del año 2022 y así se ha reportado al Consejo de Administración en su sesión del 31 de enero de 2023.

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.

La evaluación del ejercicio 2022 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 2022 aprobado por el Consejo de Administración para la implementación de mejoras identificadas como consecuencia de la evaluación 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 puesto a disposición de los Consejeros a través de un enlace, 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 25 de enero de 2023, en la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y en la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo de fecha 31 de enero de 2023. El Consejo de Administración en sesión celebrada ese mismo 31 de enero de 2023 aprobó los resultados de la evaluación del ejercicio 2022 y las medidas a implementar como parte del plan de acción correspondiente al ejercicio 2023.

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 procede

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 un Consejero persona jurídica que pertenezca al sector público 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	15
Número de reuniones del consejo sin la asistencia del presidente	0

Observaciones
Además de las 15 reuniones del Consejo de Administración se han celebrado 2 Consejos de Administración por escrito y sin sesión, con la conformidad y el voto favorable de todos los Consejeros

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	2

Observaciones
Las reuniones del Consejero Coordinador se han realizado únicamente con el resto de Consejeros independientes.

Indique el número de reuniones que han mantenido en el ejercicio las distintas comisiones del consejo:

Número de reuniones de la Comisión Ejecutiva	2
Número de reuniones de la Comisión de Auditoría	10
Número de reuniones de la comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	9
Número de reuniones de la comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	4

Observaciones
Además de las 10 reuniones de la Comisión de Auditoría se celebró otra Comisión de Auditoría por el procedimiento escrito y sin sesión, con el voto favorable de todos los Consejeros miembros de la misma.

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	15
% de asistencia presencial sobre el total de votos durante el ejercicio	88,74
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	98,20

Observaciones
Se ha considerado como asistencia presencial, tanto la asistencia física, como por medios telemáticos (por teléfono o video conferencia).

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
D. JOSÉ LEO VIZCAÍNO	DIRECTOR ECONÓMICO-FINANCIERO
D. MAURICI LUCENA BETRIU	PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO

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 velará 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 deberá explicar con claridad en la Junta General de Accionistas 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.

Además, el artículo 23.9 del Reglamento del Consejo de Administración establece que la Comisión de Auditoría recibe regularmente del auditor externo información sobre el plan de auditoría y los resultados de su ejecución, verificando que la alta dirección tiene en cuenta sus recomendaciones.

En este sentido, la Comisión de Auditoría recibe al Auditor al menos trimestralmente, además de mantener reuniones específicas en las ocasiones en que se considere oportuno o necesario. En particular, en 2022, los auditores asistieron a las sesiones de la Comisión de Auditoría celebradas en los meses de enero, febrero, abril, julio, octubre, noviembre y diciembre.

Asimismo, establece el Reglamento que la Comisión de Auditoría debe asegurarse de 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.

En este sentido, los auditores comparecen ante el Consejo de Administración al menos 2 veces al año, con motivo de la formulación de las cuentas anuales y de las cuentas semestrales, sin perjuicio de que en ocasiones también intervienen con motivo de la formulación de los estados financieros e informes de gestión trimestrales.

Igualmente, nos remitimos en este punto al apartado F del IAGC relativo al Sistema de Control Interno de Información Financiera (SCIIF), objeto de verificación por los auditores de conformidad con la Norma ISAE 3000, donde se explican los mecanismos de control establecidos para que las cuentas anuales se elaboren de conformidad con la normativa contable.

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
ELENA ROLDÁN CENTENO	

Observaciones
En fecha 26 de abril de 2022, el Consejo de Administración acordó el nombramiento, con efectos desde el día 3 de mayo de 2022, de Dª Elena Roldán Centeno como Secretaria no Consejera del Consejo de Administración y Secretaria General de la Sociedad, en sustitución de D. Juan Carlos Alfonso Rubio, quien hasta esa fecha había desempeñado dichos cargos.

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.

(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 y, cumpliendo con esta obligación, la Comisión de Auditoría aprobó el informe de independencia de los auditores en febrero de 2022 antes de la emisión del informe de auditoría de cuentas del ejercicio 2021.

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)	77	38	115
Importe trabajos distintos de los de auditoría / Importe trabajos de auditoría (en %)	35,80	15,90	25,30

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	6	6

	Individuales	Consolidadas
Nº de ejercicios auditados por la firma actual de auditoría / Nº de ejercicios que la sociedad o su grupo han sido auditados (en %)	50,00	50,00

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 ☐

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 ☐

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 del Reglamento.

Por su parte, la Política de Selección de Candidatos a Consejeros establece, en su cláusula 4, que no podrán ser considerados 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) pertenezcan 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.

No procede

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.

Número de beneficiarios	11
Tipo de beneficiario	**Descripción del acuerdo**
CONSEJEROS EJECUTIVOS (PRESIDENTE-CONSEJERO DELEGADO Y DIRECTOR GENERAL DE AEROPUERTOS)	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 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, por tener 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.
ALTA DIRECCIÓN	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

	SÍ	NO
¿Se informa a la junta general sobre las cláusulas?		X

Observaciones
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 EJECUTIVA

Nombre	Cargo	Categoría
MAURICI LUCENA BETRIU	Presidente y Consejero Delegado	Ejecutivo
PILAR ARRANZ NOTARIO	Vocal	Dominical
RAÚL MÍGUEZ BAILO	Vocal	Dominical
Angélica Martinez Ortega	Vocal	Dominical
Jaime Terceiro Lomba	Vocal	Independiente

% de consejeros ejecutivos	20,00
% de consejeros dominicales	60,00
% de consejeros independientes	20,00
% de otros externos	0,00

Observaciones
El 31 de marzo de 2022, al haber quedado una vacante en la Comisión Ejecutiva, con motivo de la dimisión presentada el 23 de febrero de 2022 por D. Christopher Anthony Hohn, representante del Consejero TCI ADVISORY SERVICES LLP, el Consejo Administración de Aena, a propuesta de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo nombró miembro de la Comisión de la Comisión Ejecutiva a Dª. Pilar Arranz Notario.

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 de Administración:

"[…]

(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"*.

La Comisión Ejecutiva se ha reunido 2 veces en 2022:

- El 14 de enero se reunió la Comisión Ejecutiva, debido a la necesidad urgente de la contratación de emergencia de los servicios de navegación aérea. En dicha reunión se aprobó la contratación de urgencia del citado servicio.
- El 16 de febrero de 2002 la Comisión Ejecutiva se reunió y en ella se aprobó un incentivo aplicable en la temporada de verano de 2022, con el objetivo de incrementar el tráfico de pasajeros en los aeropuertos de la red de Aena, mediante el efecto que supone un aumento del factor de ocupación de los vuelos.

Ambos acuerdos fueron posteriormente ratificados por el Consejo de Administración.

COMISIÓN DE AUDITORÍA

Nombre	Cargo	Categoría
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	PRESIDENTA	INDEPENDIENTE
RAÚL MÍGUEZ BAILO	VOCAL	DOMINICAL
MANUEL DELACAMPAGNE CRESPO	VOCAL	DOMINICAL
JAIME TERCEIRO LOMBA	VOCAL	INDEPENDIENTE
JUAN RÍO CORTÉS	VOCAL	INDEPENDIENTE

% de consejeros dominicales	40,00
% de consejeros independientes	60,00
% de otros externos	0,00

Observaciones
El 29 de noviembre de 2022, el Consejero D. Juan Río Cortés dejó de formar parte de la Comisión de Auditoría, para pasar a ser miembro de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, para ocupar la vacante dejada en esa Comisión con ocasión de la dimisión presentada el 17 de noviembre de 2022 por el Consejero D. Josep Antoni Duran i Lleida. Así mismo para ocupar la vacante creada en el Consejo Administración de Aena por la ya citada dimisión de D. Josep Antoni Duran i Lleida, el Consejo de Administración, en su reunión de 29 de noviembre de 2022, nombró por el procedimiento de Cooptación a D. Tomas Varela Muiña 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 tiene encomendadas las establecidas legalmente, así como las que el Código de Buen Gobierno tiene asignadas a esta Comisión en las Recomendaciones 40, 41, 42, 43, 44, 45 y 46.

Además, la Comisión de Auditoría tiene encomendadas las siguientes funciones:

- 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 (art. 23.8 f);
- Favorecer que el auditor del grupo asuma la responsabilidad de las auditorías de las empresas que lo integran (art. 23.9 (vi);
- Supervisar la estrategia de comunicación de la información financiera y relación con accionistas e inversores, incluyendo los pequeños y medianos accionistas (art. 23.13).

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.
- 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 2022 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 del ejercicio 2021, los Informes Financieros Trimestrales, los Estados Financieros Consolidados y el Informe Financiero semestral del ejercicio 2022, habiendo recibido a los Auditores externos en siete de las reuniones de la Comisión, y habiendo comparecido también en la reunión de febrero los auditores que verificaron el Estado de la Información No Financiera.
- Ha aprobado el Informe de Independencia de auditores durante el ejercicio 2021.
- En enero de 2022 el Director Económico-Financiero presentó la información sobre los trabajos realizados por las principales firmas de auditoría durante el ejercicio 2021 y en las sesiones de abril, mayo, julio y octubre se presentaron los trabajos de las principales firmas de auditoría durante 2022 así como los honorarios recibidos.
- En la reunión del 14 de diciembre, los Auditores externos presentaron el Plan de Auditoría para el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2022, que contempla los principales aspectos del trabajo a realizar para la auditoría del ejercicio 2022.
- Se presentaron las conclusiones relativas a la revisión realizada por los Auditores externos del Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF) del Grupo Aena, indicándose que el Grupo Aena mantiene en todos los aspectos significativos un sistema de control interno eficaz sobre la información financiera 31 de diciembre de 2021.
- En la sesión de 26 de mayo de 2022, se explicó la necesidad de que la filial brasileña Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) contratara con KPMG Brasil la elaboración de un informe especial sobre el cumplimiento de los covenants que se recogían en el marco del contrato de financiación firmado el 30 de marzo de 2022 con el Banco Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (BNDES).
- En la sesión del 24 de noviembre, se propuso licitar la contratación del auditor externo para los ejercicios 2024, 2025 y 2026.
- 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 2022, habiéndose explicado en la Comisión la incorporación al Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) controles e indicadores específicos para facilitar el seguimiento y control de los riesgos afectados por la evolución de la pandemia.
    - Se han analizado las actividades de auditoría interna realizadas en 2021 en su Memoria de actividades, habiéndose aprobado en la Comisión el Plan de Auditoría Interna para 2022. se ha hecho seguimiento de las actuaciones e incidencias del Plan de Auditoría Interna, habiendo sido informada de las reuniones con los responsables de las unidades de negocio involucrados en la gestión de riesgos críticos y del seguimiento sobre los riesgos vinculados a la ciberseguridad, siendo informada la Comisión de Auditoría acerca del Plan Estratégico de Ciberseguridad trimestralmente.
    - Se han aprobado los objetivos del Director de Auditoría Interna.
- La Comisión ha revisado e informado favorablemente las operaciones vinculadas aprobadas posteriormente por el Consejo de Administración.
- En enero de 2022 revisó las principales actuaciones de la propia Comisión, al objeto de aprobar la memoria de actividades del ejercicio 2021.
- Se han revisado las actuaciones de 2022 en materia de Cumplimiento Normativo –que incluye la actividad del Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento y la de la Dirección de Cumplimiento, y en cada reunión se ha supervisado la gestión y desarrollo del Canal de Denuncias - Se ha revisado igualmente la ejecución del Plan de Acción y del Presupuesto de 2021.
- Se presentó en enero de 2022 por el Delegado de Protección de Datos de Aena el informe de actuaciones realizadas durante el año 2021. Adicionalmente se presentó en este informe el Plan de Trabajo para el año 2022.

- En enero de 2022 analizó la evaluación de la Comisión relativa al año 2021 que posteriormente, junto con la evaluación del resto de Comisiones se elevó al Consejo para su aprobación.
- Además, en la Comisión de Auditoría se han revisado las siguientes políticas que han sido modificadas por el Consejo de Administración en diciembre de 2022:
  - Código de Conducta.
  - Política de Cumplimiento Normativo.
  - Política contra la Corrupción y el Fraude.
  - Política Fiscal Corporativa.
  - Política de Comunicación y contactos con accionistas, inversores institucionales y Asesores de voto.
  - Política de Control y Gestión de Riesgos.
  - Política de seguridad de la Información.

En esa misma sesión se informó sobre el nuevo Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo que posteriormente aprobó el Consejo de Administración.

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	LETICIA IGLESIAS HERRAIZ
	RAÚL MÍGUEZ BAILO
	MANUEL DELACAMPAGNE CRESPO
	JAIME TERCEIRO LOMBA
	JUAN RÍO CORTÉS
Fecha de nombramiento del presidente en el cargo	09/04/2019

COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS, RETRIBUCIONES Y GOBIERNO CORPORATIVO

Nombre	Cargo	Categoría
AMANCIO LÓPEZ SEIJAS	PRESIDENTE	INDEPENDIENTE
EVA BALLESTÉ MORILLAS	VOCAL	DOMINICAL
IRENE CANO PIQUERO	VOCAL	INDEPENDIENTE
Mª DEL CORISEO GONZÁLEZ-IZQUIERO REVILLA	VOCAL	INDEPENDIENTE
TOMÁS VARELA MUIÑA	VOCAL	INDEPENDIENTE

% de consejeros dominicales	20,00
% de consejeros independientes	80,00
% de otros externos	0,00

Observaciones
El 31 de marzo de 2022, con motivo de la vacante creada en Consejo de Administración y en la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo debido al vencimiento del plazo del nombramiento del Consejero D. Ángel Luis Arias Serrano, la Junta General de Accionistas acordó el nombramiento de Dª Eva Ballesté Morillas, y el Consejo de Administración, en su reunión celebrada ese mismo 31 de marzo de 2022, con posterioridad a la celebración de la Junta General de Accionistas, acordó su nombramiento como miembro de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo . Igualmente, al haber quedado otra vacante en la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, con motivo de la dimisión presentada el 23 de febrero de 2022 por D. Christopher Anthony Hohn, representante del Consejero TCI ADVISORY SERVICES LLP, el Consejo Administración de Aena, tras su nombramiento como Consejera independiente, por el procedimiento de cooptación, nombró a Dª Mª del Coriseo González-Izquierdo Revilla miembro de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo. Asimismo, para ocupar la vacante creada en el Consejo Administración de Aena por la dimisión presentada el 17 de noviembre de 2022 por D. Josep Antoni Duran i Lleida, el Consejo de Administración, tras el nombramiento por el procedimiento de Cooptación de D. Tomas Varela Muiña el día 29 de noviembre de 2022, se le nombró miembro de la Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo.

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 tiene encomendadas las establecidas legalmente, así como las que el Código de Buen Gobierno tiene asignadas a esta Comisión en las Recomendaciones 14, 25, 50, 51, 53 y 54.

Además, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo tiene encomendadas las siguientes funciones:

- Informar las situaciones que afecten a los Consejeros, relacionados o no con su actuación en la propia sociedad, que puedan perjudicar al crédito y reputación de ésta. Informar asimismo de cualquier causa penal, atendiendo a las circunstancias concretas, al objeto de que el Consejo decida, si debe o no adoptar alguna medida, como la apertura de una investigación interna, solicitar la dimisión del consejero o proponer su cese (art. 24.7 (e)).
- 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 (art. 24.7 (n)).
- Informar de los planes de incentivos (Art. 24.7(o))
- Supervisar, con carácter previo a su aprobación, el informe anual de gobierno corporativo y el informe anual sobre remuneraciones de los Consejeros (Art. 24.7 (r)).
- Proponer las oportunas modificaciones del presente Reglamento al Consejo de Administración (art. 24.7 (s)).
- Coordinar el proceso de reporte de la información no financiera y sobre diversidad, a través del cual informar sobre el modelo de negocio, políticas formales y sus resultados, riesgos no financieros e indicadores clave respecto, entre otros a cuestiones medioambientales, sociales, éticas, relativas al personal y respecto a los Derechos Humanos o diversidad, conforme a la normativa aplicable y a los estándares internacionales de referencia (art. 24.7 (y)).
- Conocer, impulsar y supervisar las estrategias y prácticas de la Compañía en materia de innovación (art. 24.7 (z)).

- Asesorar y proporcionar apoyo en todas las cuestiones relacionadas con la innovación, realizando un análisis, estudio y seguimiento periódico de los proyectos de innovación de la Compañía, proporcionando criterio y prestando su apoyo para garantizar su adecuada implantación y desarrollo en todo el Grupo Aena (art. 24.7 (aa)).

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 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.
- 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 2022, cabe mencionar los siguientes:

La Comisión informó favorablemente la evaluación de funcionamiento de la propia Comisión y del Consejo de Administración relativa al ejercicio 2021, que posteriormente sería aprobada por el Consejo de Administración.

La Comisión propuso informó sobre el nombramiento de la Consejera dominical Dª Eva Ballesté Morillas que posteriormente el Consejo de Administración propuso para nombramiento por la Junta General de Accionistas, para cubrir la vacante que quedaría en el Consejo de Administración tras el vencimiento del plazo del Consejero D. Ángel Luis Arias Serrano.

Igualmente, la Comisión informó sobre la propuesta de ratificación de los nombramientos de D. Raúl Míguez Bailo y D. Manuel Delacampagne Crespo como Consejeros dominicales, que habían sido nombrados en septiembre y octubre por el Consejo de Administración, por el procedimiento de cooptación al haber presentado su dimisión D. Francisco Ferrer Moreno y Dª Marta Bardón Fernández-Pacheco.

Asimismo, la Comisión informó la propuesta del Consejo de Administración sobre de reelección del Consejero Ejecutivo D. Maurici Lucena Betriu, al estar próxima en ese momento, la fecha de vencimiento de su mandato. Posteriormente a la celebración de la Junta General de Accionistas y a la aprobación de su reelección, la Comisión volvió a reunirse para proponer la renovación de su cargo como Presidente de la Comisión Ejecutiva, así como la propuesta de nombramiento como miembro de la Comisión Ejecutiva de Dª Pilar Arranz Notario en sustitución de D. Christopher Anthony Hohn en representación del Consejero TCI ADVISORY SERVICES LLP.

Ante la vacante producida en el Consejo de Administración por la dimisión de D. Christopher Anthony Hohn en representación del Consejero TCI ADVISORY SERVICES LLP, presentada con posterioridad a la Convocatoria de la Junta General de Accionistas, la Comisión se reunió y, tras el análisis de la matriz de competencias, y de los perfiles presentados por el asesor externo que apoyó a la Sociedad en la búsqueda del perfil requerido, propuso el nombramiento de Dª. Mª Coriseo González-Izquierdo Revilla para su nombramiento como Consejera Independiente por el Consejo de Administración por el procedimiento de Cooptación.

En noviembre de 2022, y ante la dimisión presentada por el Consejero independiente

D. Josep Antoni Duran i Lleida, de nuevo tras el análisis de la matriz de competencias, y de los perfiles presentados por el asesor externo que apoyó a la Sociedad en la búsqueda del perfil requerido, la Comisión propuso el nombramiento por el Consejo de Administración, por el procedimiento de cooptación, de D. Tomás Varela Muiña.

La Comisión elaboró el informe de verificación de cumplimiento de la Política de Selección de Candidatos a Consejeros.

La Comisión informó la propuesta de nombramiento de la nueva Secretaria del Consejo de Administración, Dª Elena Roldán Centeno, en sustitución de D. Juan Carlos Alfonso Rubio que cesó en su cargo con fecha 3 de mayo de 2022.

La Comisión aprobó en enero de 2022 la Memoria de actividades de la propia Comisión durante 2021.

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, 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 con el apoyo del asesor externo “Deloitte” sobre la actividad del Consejo de Administración y sus Comisiones durante el ejercicio 2021.

La Comisión propuso la modificación del Reglamento del Consejo de Administración para su aprobación por el Consejo de Administración y las propuestas de modificación de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General de Accionistas para su posterior presentación al Consejo de Administración para aprobación de la propuesta para la Junta General de Accionistas que se celebró el 31 de marzo.

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 2022, que al finalizar el año también validó.

Tras la revisión de todas las Políticas Corporativas del Grupo Aena, en diciembre de 2022 la comisión revisó la política de Selección de Candidatos a Consejeros y la Política de Gobierno Corporativo, que, junto con otras revisadas por otras Comisiones, se modificaron por el Consejo de Administración.

Se aprobó en la Comisión el Plan de formación para el año 2023.

Tras el inicio del proceso de evaluación del funcionamiento del Consejo de Administración y de sus comisiones para el año 2022, se propuso, para aprobación del Consejo de Administración, poner en marcha un sistema de evaluación del funcionamiento del Consejo de Administración y de sus Comisiones con un colaborador externo para los ejercicios 2023 y siguientes.

Con carácter trimestral, se han reportado a la Comisión las contrataciones que, no siendo operaciones vinculadas, la Sociedad ha realizado, en su caso, con sociedades que guardan relación con los Consejeros independientes, sin que se haya puesto de manifiesto ninguna operación relevante que pueda afectar a la independencia de dichos Consejeros.

En la última reunión de año la Comisión realizó una revisión de la matriz de competencias del Consejo de Administración para definir los perfiles existentes en el Consejo de Administración, dada la conveniencia de tenerla actualizada.

COMISIÓN DE SOSTENIBILIDAD Y ACCIÓN CLIMÁTICA

Nombre	Cargo	Categoría
IRENE CANO PIQUERO	PRESIDENTA	INDEPENDIENTE
PILAR ARRANZ NOTARIO	VOCAL	DOMINICAL
Mª DEL CORISEO GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA	VOCAL	INDEPENDIENTE
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	VOCAL	INDEPENDIENTE
JUAN RÍO CORTÉS	VOCAL	INDEPENDIENTE

% de consejeros dominicales	20,00
% de consejeros independientes	80,00
% de otros externos	0,00

Observaciones
Ante la vacante producida en la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, con motivo de la dimisión presentada el 23 de febrero de 2022 por D. Christopher Anthony Hohn, representante del Consejero TCI ADVISORY SERVICES LLP, el Consejo Administración de Aena, tras su nombramiento como Consejera independiente, por el procedimiento de cooptación, nombró a Dª Mª del Coriseo González-Izquierdo Revilla miembro de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática. Así mismo para ocupar la vacante creada en el Consejo Administración de Aena por la dimisión presentada el 17 de noviembre por D. Josep Antoni Duran i Lleida noviembre, el Consejo de Administración acordó el nombramiento de D. Juan Río Cortés como nuevo miembro de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática.

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 Sostenibilidad y Acción Climática están definidas en el artículo 24 bis del Reglamento del Consejo de Administración, y tiene encomendadas las establecidas legalmente, así como las que el Código de Buen Gobierno tiene asignadas a esta Comisión en las Recomendaciones 53 y 54.

Además, tiene encomendadas las siguientes funciones:

- Conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social, asegurando que tales políticas identifiquen e incluyan, al menos 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, Los métodos o sistemas para el seguimiento del cumplimiento de las políticas, de los riesgos asociados y de su gestión, los mecanismos de supervisión del riesgo no financiero, incluido el relacionado con aspectos éticos y de conducta empresarial y Los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés, así como las prácticas de comunicación responsable que eviten la manipulación informativa y protejan la integridad y el honor.
- Evaluar y verificar la actuación y el cumplimiento de la estrategia y prácticas en materia medioambiental y social, asegurando que se enfoquen a alcanzar una mayor sostenibilidad, promuevan el interés social y la creación de valor a largo plazo y tengan en cuenta los legítimos intereses de los restantes grupos de interés, e informar sobre ello al Consejo de Administración.

- Apoyar y supervisar la contribución de Aena a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas.
- Impulsar una estrategia coordinada para la acción social, el patrocinio y mecenazgo coherente con las políticas de la Sociedad.
- Revisar, con carácter previo a su aprobación por el Consejo de Administración y, posteriormente, supervisar el cumplimiento del Plan de Acción Climática de la Compañía, que incluya 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.
- Supervisar la elaboración y publicación del informe anual específico y detallado sobre los avances efectuados por la Sociedad en relación con los objetivos establecidos en el Plan de Acción Climática, que deberá ser elaborado de conformidad con las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima.

Funcionamiento

- La Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática se reunirá cuantas veces sean necesarias, a juicio de su Presidente, para el ejercicio de sus competencias y, al menos, cuatro (4) veces al año. También se reunirá cuando lo soliciten, como mínimo, dos (2) de sus miembros. El Presidente del Consejo de Administración y Consejero Delegado podrá solicitar reuniones informativas de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, 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.

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 Sostenibilidad y Acción Climática y todos sus miembros recibirán copia de las actas de las reuniones de la misma.

En cuanto a los asuntos de mayor relevancia llevados a cabo por la Comisión durante el ejercicio 2022, cabe mencionar los siguientes:

- En todas las reuniones de la Comisión celebrada en 2022 se informó sobre el progreso de las actuaciones del Plan de Acción aprobado en la Junta General de Accionistas en el año 2021.
- En la sesión mantenida en el mes de febrero, se presentó el Informe actualizado del Plan de Acción Climática del año 2021 que posteriormente se aprobaría por el Consejo de Administración y presentaría en la Junta General de Accionistas para su votación consultiva.
- Igualmente, en la sesión de febrero se aprobó con carácter previo a su aprobación por el Consejo de Administración, el Informe sobre el Estado de la Información No Financiera, que se trasladó al Consejo de Administración para su aprobación como parte del Informe de Gestión Consolidado.
- Se ha realizado en 3 de las reuniones de la Comisión el seguimiento del Plan de Comunicación de Sostenibilidad de la Compañía.
- Se ha informado en la reunión de la Comisión de septiembre y de octubre sobre los resultados obtenidos en el ejercicio 2022 en el ámbito de reporte de proveedores/rating ESG, y se presentaron los principales gaps detectados y las propuestas de mejora de cara a futuros ejercicios.
- En la reunión de diciembre, informó favorablemente la modificación, de la Política de Derechos Humanos, principalmente para ampliar los marcos de referencia y compromisos de Aena con los Derechos Humanos; de la Política de gestión integrada de calidad, medioambiente y eficiencia energética, realizando una integración de los requisitos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo en los principios de la Política e incorporando requisitos específicos de este ámbito en la misma, pasando a denominarse en adelante Política de gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo; de la Política contra la corrupción y el fraude; y de la Política Fiscal Corporativa. Estas Políticas fueron informadas favorablemente y presentadas en el Consejero de Administración, donde fueron aprobadas.

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 2022 (Numero) %	Ejercicio 2021 (Numero) %	Ejercicio 2020 (Numero) %	Ejercicio 2019 (Numero) %
Comisión Ejecutiva	(2) 40,00	(1) 20,00	(1) 20,00	(1) 20,00
Comisión de Auditoría	(1) 20,00	(1) 20,00	(2) 40,00	(2) 40,00
Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	(3) 60,00	(1) 20,00	(1) 20,00	(0) 0,00
Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	(4) 80,00	(3) 60,00	(0) 0,00	(0) 0,00

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.

Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática: Artículo 24 bis del Reglamento del Consejo de Administración y artículo 44 bis de los Estatutos Sociales.

El lugar en el que dicha regulación está disponible es:

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-general/estatutos-sociales.html

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/normativa.html

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/reglamentos-consejo-administracion.html

La Comisión de Auditoría, la de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo y la de Sostenibilidad y Acción Climática han elaborado una memoria sobre las actividades de las comisiones durante el ejercicio 2022, que han sido publicadas en la página web de la sociedad:

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/otros-informes.html?anio=2022

La Comisión de Auditoría, la de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo y la de Sostenibilidad y Acción Climática han elaborado una memoria sobre las actividades de las comisiones durante el ejercicio 2022, que han sido publicadas en la página web de la sociedad:

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/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, indicando los criterios y reglas generales internas de la entidad que regulen las obligaciones de abstención de los consejero o accionistas afectados y detallando los procedimientos internos de información y control periódico establecidos por la sociedad en relación con aquellas operaciones vinculadas cuya aprobación haya sido delegada por el consejo de administración.

Con fecha de 3 de mayo de 2021 entró en vigor la Ley 5/2021 de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y otras normas financieras, en lo que respecta al fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas en las sociedades cotizadas. Dicha Ley introdujo una regulación específica aplicable a las operaciones que las sociedades cotizadas lleven a cabo con partes vinculadas. Este nuevo régimen en materia de operaciones vinculadas, según la Disposición Transitoria Primera, apartado 3, entró en vigor el 3 de julio de 2021.

Con motivo de lo anterior, el Consejo de Administración, con fecha 29 de junio de 2021, aprobó el nuevo Procedimiento en materia de Operaciones Vinculadas del Grupo Aena, el cual tiene como objeto detallar las reglas a seguir en aquellas transacciones que Aena o cualquiera de las sociedades del Grupo Aena realicen con Partes Vinculadas (en adelante, el "Procedimiento").

El Procedimiento define como operaciones vinculadas aquellas que supongan una transferencia de recursos, servicios u obligaciones, con independencia de que exista o no contraprestación, y que se realicen por Aena o sus sociedades dependientes con consejeros, con accionistas titulares de un 10% o más de los derechos de voto o representados en el consejo de administración de Aena, o con cualesquiera otras personas que deban considerarse parte vinculadas con arreglo a las Normas Internacionales de Contabilidad.

Respecto a los órganos competentes para la aprobación de las operaciones vinculadas, el Comité de Dirección Ejecutivo, con carácter previo, conocerá de todas las operaciones vinculadas. Por su parte, la Junta General de Accionistas será la competente para aprobar, previo informe de la Comisión de Auditoría, aquellas operaciones con un valor superior al 10% de los activos sociales, mientras que el Consejo de Administración será el competente, también previo informe de la Comisión de Auditoría, de la aprobación de las operaciones vinculadas restantes. No obstante, se prevé en el Procedimiento que el Consejo de Administración podrá delegar en el Comité de Dirección Ejecutivo la aprobación de las siguientes operaciones:

(1) Las operaciones con sus sociedades dependientes o participadas, siempre que se realicen dentro de la gestión ordinaria y se lleven a cabo en condiciones normales de mercado.

(2) Las operaciones que reúnan simultáneamente los siguientes 3 requisitos: (i) se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a un elevado número de cliente; (ii) se realicen a precios o tarifas establecido con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio del que se trate; (iii) su cuantía no supere el 0,5% del importe neto de la cifra de negocios.

Las operaciones vinculadas cuya aprobación corresponda al Comité de Dirección Ejecutivo no requerirán del informe previo de la Comisión de Auditoría, pero deberán ser informadas semestralmente a dicha Comisión.

Cuando el órgano competente para aprobar la operación vinculada sea la Junta General de Accionistas, el accionista afectado estará privado del derecho de voto, salvo en los casos en que la propuesta de acuerdo haya sido aprobada por el Consejo de Administración sin el voto en contra de la mayoría de los consejeros independientes. No obstante, cuando el voto del accionista o accionistas incursos en conflicto haya sido decisivo para la adopción del acuerdo, corresponderá, en caso de impugnación, a la Sociedad y, en su caso, al accionista o accionistas afectados por el conflicto, la carga de la prueba de la conformidad del acuerdo al interés social.

En el caso de que sea el Consejo de Administración el órgano competente para la aprobación, en el proceso de deliberación y voto de la propuesta de aprobación de la operación vinculada deberán abstenerse de participar aquellos consejeros que tengan la condición de Parte Vinculada o la operación se celebre con una Persona Vinculada al consejero afectado. Sin perjuicio de lo anterior, cuando la Parte Vinculada sea la sociedad dominante de Aena, la aprobación deberá hacerse con la participación de los consejeros que estén vinculados

o representen a la sociedad dominante, en cuyo caso, si la decisión o voto de tales administradores resultara decisivo para la aprobación, corresponderá a la sociedad y, en su caso,, a los consejeros afectados por el conflicto de interés, probar, en caso de que sea impugnado, que el acuerdo es conforme con el interés social y que emplearon la diligencia y lealtad en caso de que se exija su responsabilidad.

Por último, no tendrán la consideración de operaciones vinculadas, a los efectos de su aprobación y publicación, las siguientes operaciones:

i. Las operaciones realizadas entre la Sociedad y sus sociedades dependientes íntegramente participadas, directa o indirectamente.

ii. Las operaciones que realice la Sociedad con sus sociedades dependientes o participadas, siempre que ninguna otra parte vinculada a la Sociedad tenga intereses accionariales en dichas entidades dependientes o participadas.

iii. Las operaciones que realice la Sociedad, en condiciones normales de mercado, con un adjudicatario considerado parte vinculada, tras un procedimiento de adjudicación llevado a cabo con publicidad y concurrencia, de acuerdo con la normativa pública de contratación.

iv. La aprobación por el Consejo de los términos y condiciones del contrato a suscribir entre la Sociedad y cualquier consejero que vaya a desempeñar funciones ejecutivas, incluyendo el consejero delegado, o altos directivos, así como la determinación por el Consejo de los importes o retribuciones concretas a abonar en virtud de dichos contratos, sin perjuicio del deber de abstención del consejero afectado previsto en el artículo 249.3 de la Ley de Sociedades de Capital.

v. La aprobación por el Consejo de los términos y condiciones del contrato a suscribir entre la Sociedad y cualquier consejero que vaya a desempeñar funciones ejecutivas, incluyendo el consejero delegado, o altos directivos, así como la determinación por el Consejo de los importes o retribuciones concretas a abonar en virtud de dichos contratos, sin perjuicio del deber de abstención del consejero afectado previsto en el artículo 249.3 de la Ley de Sociedades de Capital.

D.2 Detalle de manera individualizada aquellas operaciones significativas por su cuantía o relevantes por su materia realizadas entre la sociedad o sus entidades dependientes y los accionistas titulares de un 10 % o más de los derechos de voto o representados en el consejo de administración de la sociedad, indicando cuál ha sido el órgano competente para su aprobación y si se ha abstenido algún accionista o consejero afectado. En caso de que la competencia haya sido de la junta, indique si la propuesta de acuerdo ha sido aprobada por el consejo sin el voto en contra de la mayoría de los independientes:

Nombre o denominación social del accionista o de cualquiera de sus sociedades dependientes	% Participación	Nombre o denominación social de la sociedad o entidad dependiente	Naturaleza de la relación	Tipo de la operación y otra información necesaria para su evaluación	Importe (miles de euros)	Órgano que la ha aprobado	Identificación del accionista significativo o consejero que se hubiera abstenido	La propuesta a la junta, en su caso, ha sido aprobada por el consejo sin el voto en contra de la mayoría de independientes
ENAIRE	51,00	AENA SME, S.A	Contractual	Recepción de servicios de navegación aérea	20.381	Consejo de Administración	N/A	N/A

Observaciones
Los 20.381 miles de euros corresponden a la contratación por la tramitación de emergencia (art. 120 Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público) de la prestación de los servicios de navegación aérea por parte de ENAIRE durante una duración estimada de 2 meses. Dichos servicios fueron previamente adjudicados a través de un procedimiento de licitación a ENAIRE por importe de 601.212 miles de euros (véase https://www.cnmv.es/portal/verDoc.axd?t={78b9fd18-25c6-44f0-adfb-6a93f867294f}). Sin embargo, con motivo de la presentación de un recurso ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (TACRC) en relación al resultado de la adjudicación, ésta quedó suspendida hasta que se resolviera dicho recurso, resultando necesario la contratación temporal de los servicios por la tramitación de emergencia mencionada.

D.3 Detalle de manera individualizada las operaciones significativas por su cuantía o relevantes por su materia realizadas por la sociedad o sus entidades dependientes con los administradores o directivos de la sociedad, incluyendo aquellas operaciones realizadas con entidades que el administrador o directivo controle o controle conjuntamente, e indicando cuál ha sido el órgano competente para su aprobación y si se ha abstenido algún accionista o consejero afectado. En caso de que la competencia haya sido de la junta, indique si la propuesta de acuerdo ha sido aprobada por el consejo sin el voto en contra de la mayoría de los independientes:

Nombre o denominación social de los administradores o directivos o de sus entidades controladas o bajo control conjunto	Nombre o denominación social de la sociedad o entidad dependiente	Vínculo	Naturaleza de la operación y otra información necesaria para su evaluación	Importe (miles de euros)	Órgano que la ha aprobado	Identificación del accionista o consejero que se hubiera abstenido	La propuesta a la junta, en su caso, ha sido aprobada por el consejo sin el voto en contra de la mayoría de independientes
Sin datos							

Observaciones
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 la sociedad.

D.4 Informe de manera individualizada de las operaciones intragrupo significativas por su cuantía o relevantes por su materia realizadas por la sociedad con su sociedad dominante o con otras entidades pertenecientes al grupo de la dominante, incluyendo las propias entidades dependientes de la sociedad cotizada, excepto que ninguna otra parte vinculada de la sociedad cotizada tenga intereses en dichas entidades dependientes o éstas se encuentren íntegramente participadas, directa o indirectamente, por la cotizada.

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 y otra información necesaria para su evaluación	Importe (miles de euros)
ENAIRE	Recepción de servicios de navegación aérea	20.381

D.5 Detalle de manera individualizada las operaciones significativas por su cuantía o relevantes por su materia realizadas por la sociedad o sus entidades dependientes con otras partes vinculadas que lo sean de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad adoptadas por la UE, que no hayan sido informadas en los epígrafes anteriores.

Denominación social de la parte vinculada	Breve descripción de la operación y otra información necesaria para su evaluación	Importe (miles de euros)
Ministerio de Sanidad - Dirección General de Salud Pública	Recepción de servicios. Control sanitario en aeropuertos	121.118
Ministerio de Defensa	Acuerdo gestión patrimonial. Actuaciones por cese actividad en la base aérea Murcia – San Javier	42.709

Observaciones
Las operaciones recogidas en la tabla anterior se comunicaron como Otra Información Relevante en la página web de la CNMV y de Aena (Véase https://www.cnmv.es/portal/verDoc.axd?t=%7b486dcd7a-6e68-45d2-b058-4fc866be1aec%7d).

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, accionistas significativos u otras partes vinculadas.

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, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del artículo 529 duovicíes de la LSC no deberán abstenerse los consejeros que representen o estén vinculados a la sociedad matriz en el órgano de administración de la sociedad cotizada dependiente, sin perjuicio de que, en tales casos, si su voto ha sido decisivo para la adopción del acuerdo, será

de aplicación la regla de inversión de la carga de la prueba en términos análogos a los previstos en el artículo 190.3.

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.

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, están sujetos a este procedimiento tanto los 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.

Asimismo, el Consejo de Administración conoce de aquellos contratos significativos, esto es, aquellos por un importe superior a 8 millones de euros en el caso de operaciones comerciales y 9 millones de euros en el caso

de contratos con proveedores y, precisamente por su relevancia, la aprobación de esos contratos es competencia del Consejo de Administración, por lo que existe un control total acerca de cuáles son esas operaciones y pleno conocimiento por el Consejo de Administración de su existencia. Así pues, en caso de que existiera una relación de negocios significativa que pudiera suponer una situación de conflicto de interés, el propio Consejo la conocería incluso antes de su suscripción, por lo que podría llegar a vetar la operación, en su caso.

Asimismo, el Consejo de Administración conoce de aquellos contratos significativos, esto es, aquellos por un importe superior a 8 millones de euros en el caso de operaciones comerciales y 9 millones de euros en el caso de contratos con proveedores y, precisamente por su relevancia, la aprobación de esos contratos es competencia del Consejo de Administración, por lo que existe un control total acerca de cuáles son esas operaciones y pleno conocimiento por el Consejo de Administración de su existencia. Así pues, en caso de que existiera una relación de negocios significativa que pudiera suponer una situación de conflicto de interés, el propio Consejo la conocería incluso antes de su suscripción, por lo que podría llegar a vetar la operación, en su caso.

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 ☐

ENAIRE

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 la página web de Aena el Informe de Gestión que acompaña a las Cuentas Anuales Individuales y Consolidadas; en las comunicaciones de Otra Información Relevante remitidas a la CNMV en virtud del artículo 227 del R.D.L. 4/2015 de 23 de octubre. Además, se han reportado las operaciones vinculadas aprobadas por el Consejo de Administración en la Memoria de actividades de la Comisión de Auditoría correspondiente al ejercicio 2022 y que se encuentra publicada en la página web de Aena (véase https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/otros-informes.html.

E SISTEMAS DE CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS

E.1 Explique el alcance del Sistema de Control y Gestión de Riesgos financieros y no financieros 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, sociales, medioambientales, de buen gobierno, de información, legales y de cumplimiento (incluyendo los de la normativa fiscal), 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 2022.

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, estableciendo un Sistema de Gestión de Riesgos orientado a:

- Contribuir el logro de los objetivos estratégicos de Aena.
- 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 Sistema de Gestión de Riesgos se constituye como un modelo de control y gestión 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) Control y Gestión de riesgos.

4) Reporte y seguimiento de los riesgos.

5) Actualización de riesgos.

6) Supervisión del sistema de control y gestión de riesgos.

El Sistema de Gestión de Riesgos de Aena contempla los distintos tipos de riesgos financieros y no financieros a los que se enfrenta la Sociedad incluyendo, en la medida que sean significativos, los principales riesgos operativos, tecnológicos, legales, sociales, medioambientales, políticos, reputacionales (incluidos los relacionados con la corrupción), de cumplimiento normativo y económicos, considerando los relacionados con 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.

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

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 financieros y no financieros, incluido el fiscal.

Los roles y responsabilidades de las áreas involucradas en el control y 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, asegurando que los principales riesgos financieros y no financieros se identifiquen, gestionen, comuniquen y se mantengan en los niveles planificados. Esta supervisión abarca a los distintos tipos de riesgos a los que se enfrenta el Grupo e incluye, específicamente, la supervisión y evaluación de los siguientes aspectos:
  - Las medidas previstas para mitigar el impacto de los riesgos identificados y su efectividad.
  - Los sistemas de información y control interno que se utilizan para controlar y gestionar los citados riesgos.
  - Que el nivel de riesgo se mantiene en las variables definidas como aceptables.
- Las Direcciones Corporativas identifican, evalúan y validan los riesgos que están bajo su área de responsabilidad, ejecutan las actividades mitigadoras asociadas a los riesgos, proponen y reportan los indicadores para su adecuado seguimiento y establecen planes de acción para mitigar los riesgos, informando sobre la eficacia de los mismos.
- La Dirección de Auditoría Interna asiste a la Comisión de Auditoría en la coordinación de las actividades definidas en la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena; asegurando el buen funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos para que se identifiquen, gestionen y cuantifiquen adecuadamente los principales riesgos que afecten a Aena; 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 a los órganos de gobierno de la Sociedad.

E.3 Señale los principales riesgos, financieros y no financieros, 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 principales riesgos que pueden afectar a la consecución de los objetivos de negocio:

- La actividad de la Sociedad se vio drásticamente afectada durante los años anteriores por las circunstancias derivadas de la pandemia de la COVID-19, que obligaron al establecimiento de restricciones a la movilidad. En este contexto, el sector aéreo y, en concreto, los aeropuertos gestionados por Aena, sufrieron una reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros desde el inicio de la pandemia sin precedentes históricos, que parece superada en 2022, cuando se han alcanzado niveles de tráfico muy cercanos a los niveles previos a la pandemia. No obstante, esta recuperación del tráfico sigue siendo sensible a la evolución de los siguientes factores externos:
  - Situación geopolítica, marcada por la incertidumbre acerca del desarrollo de la guerra en Ucrania.
  - Entorno macroeconómico, en un escenario de incremento de la inflación y, en particular, de los precios de la energía.
  - Aparición de nuevas variantes de la pandemia.

  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 así como la competencia de nuevos medios de transporte o aeropuertos alternativos.

Adicionalmente, a pesar de los acuerdos alcanzados tras la salida del Reino Unido de la Unión Europea, se sigue realizando un seguimiento de los riesgos asociados al Brexit, en particular, los asociados con los cambios en la propiedad y control de las aerolíneas y su regulación, que pudiesen afectar a sus operaciones en la Unión Europea.

- 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 las operaciones podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que pudieran suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
- Aena está expuesta a los efectos del riesgo de cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía. 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, uso de combustible sostenible en aviación (SAF), introducción de nuevos gravámenes o una reducción de la demanda que, en última instancia, ha llevado de manera incipiente en algunos países a limitar vuelos domésticos.
    - Grado de implantación de las medidas contempladas en el Plan de Acción Climática de la compañía, tendentes a establecer un modelo económico descarbonizado y sostenible en los aeropuertos de la Red.
    - Resiliencia de las infraestructuras y operativa de los aeropuertos ante eventos asociados al cambio climático, desastres naturales y condiciones meteorológicas extremas y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo.
    - Limitaciones parciales o totales a la operativa, capacidad y el desarrollo necesario de los aeropuertos originadas por motivos medioambientales o derivadas del cumplimiento de la normativa medioambiental existente o futura.
    - Un marco de políticas y regulaciones climáticas en continuo desarrollo.
- 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 tanto internas como externas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de los mismos.
- Aena está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la evolución de la actividad comercial. A pesar de la recuperación del tráfico, el negocio comercial sigue afectado por la evolución de los principales indicadores económicos, el impacto de la aplicación de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021, la evolución de litigios con los operadores comerciales así como el desarrollo de los concursos en licitación, en un contexto en el que se han acelerado los cambios de tendencia en el sector y en el mix de pasajeros. Adicionalmente, la evolución de los factores macroeconómicos podría afectar y plantear retos adicionales ligados a la estrategia de aceleración y desarrollo de las ciudades aeroportuarias.
- 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 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, en un escenario de incremento de inflación y costes generalizado, pudieran tener un impacto en las operaciones.
- Riesgo derivado del incremento de la necesidad de inversión planificada así como de incumplimientos de plazos, presupuestos o calidad de las actuaciones contratadas, que afecten a la operativa o rentabilidad de los aeropuertos, o que supongan incumplimiento de las obligaciones del marco regulatorio, consecuencia de actuaciones de terceros (adjudicatarios u organismos públicos) o derivados de la evolución de otros condicionantes externos que pudieran afectar a la ejecución de las

actuaciones (aumento de precios de materias primas, materiales de construcción y energía; fallos en la cadena de suministros; nueva regulación medioambiental; etc.).

- 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, vulneraciones de derechos humanos y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
- La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación de las adquisiciones, así como derivados del posterior desarrollo de operaciones en terceros países (a través de filiales y participadas) y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas debido al empeoramiento de la situación económica, cambios legales y regulatorios adversos u otros efectos sobre los contratos de concesión. En concreto, la inversión realizada en Brasil requiere de un análisis continuo de la recuperación y evolución de sus principales indicadores, que puede verse afectado por las circunstancias del mercado/país en el que opera.
- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa.
- Aspectos que pudiesen repercutir sobre la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros aeropuertos, como la adaptación a los requisitos sanitarios, que afecten a la reputación de Aena o pudieran suponer incumplimientos.
- Aena opera en un sector regulado, y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable, así como acuerdos y resoluciones de los reguladores tanto a nivel nacional como internacional, pueden tener impactos negativos en sus compromisos y 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).

En este contexto, durante el ejercicio 2021 se aprobó por parte del Consejo de Ministros el segundo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2022-2026), que implica una serie de obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones.

- 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.

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 de negocio y empresariales, llevando a cabo una evaluación de su criticidad basada en su impacto y probabilidad de ocurrencia definidos 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 identificados 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.
  - Operativo: el impacto se materializa 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: el impacto se manifiesta a través de la posible pérdida de prestigio ante los diferentes 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.

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 Control y Gestión de Riesgos de Aena establece que cada riesgo del Mapa de Riesgos corporativo, incluidos los relacionados con el 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, financieros y no financieros, 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:

- La actividad de la compañía y la recuperación del tráfico continúa siendo sensible al entorno macroeconómico actual, resultante de una combinación de los efectos persistentes relacionados con la pandemia, el aumento de la inflación y los tipos de interés, inestabilidad geopolítica y las incertidumbres sobre los desarrollos futuros.

  Como consecuencia de la invasión rusa de Ucrania, la economía mundial está atravesando por una serie de problemas turbulentos, a los que se une la mayor inflación registrada en varias décadas y el endurecimiento de las condiciones financieras en la mayoría de las regiones, en gran medida también debidas a la propia guerra.

  La guerra está teniendo graves repercusiones económicas en Europa, con un alza de los precios energéticos, un debilitamiento de la confianza del consumidor y un dinamismo más lento de las manufacturas como resultado de las persistentes alteraciones de las cadenas de suministros.

  No obstante, el impacto de la guerra en España está teniendo menor repercusión que en el conjunto de Europa debido a diversos factores, como su situación geográfica, o la menor dependencia de las exportaciones de Rusia. Del mismo modo, en el ámbito del transporte aéreo, el tráfico se está comportando significativamente mejor que el del resto de Europa, aparte de por la recuperación del turismo y de la demanda reprimida, por el efecto de España como “destino seguro”.

  La actual crisis tiene un impacto transversal en la gestión de riesgos de la Sociedad, siendo el principal impacto económico en 2022 el derivado del aumento en los costes de la energía.

  Adicionalmente, la situación generada por la guerra incrementó la posibilidad de roturas generalizadas en las cadenas de suministros; incrementos generalizados de los costes, en particular de las materias primas y los materiales de construcción, que podrían afectar a la gestión de obras, servicios y desarrollos

inmobiliarios; así como un aumento de los riesgos de ciberseguridad, ante el creciente volumen y sofisticación de los ciberataques.

Los Administradores y la Dirección de la Sociedad continúan analizando y monitorizando los potenciales impactos que la situación actual de incertidumbre pudiera tener a futuro.

- Con respecto a la evolución de los riesgos derivados de la pandemia COVID-19 durante 2022, el avance de la vacunación tanto en España como en otros países emisores, la evolución de la situación epidemiológica y la flexibilización de restricciones para viajar, han permitido una mejora en el comportamiento de la demanda y en la oferta de vuelos de las compañías aéreas. En concreto, los aeropuertos de la red de Aena en España han recuperado el 88,5 % de los pasajeros registrados en el mismo periodo de 2019, por lo que ya se encuentran muy cercanos a los niveles previos a la pandemia, registrando un volumen de pasajeros de 243,7 millones. Por su parte, el aeropuerto de Londres-Luton ha recuperado el 73% de los pasajeros de 2019 y, en el caso de ANB, se han superado ya las cifras de pasajeros de dicho año.

  En lo relativo a la actividad comercial, durante 2022, se han continuado formalizando modificaciones contractuales con algunos arrendatarios sobre las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas (RMGA) de 2020 y 2021, derivadas de la situación provocada por la pandemia. Adicionalmente, las RMGA se vieron impactadas por la minoración registrada como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7º de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, englobada dentro de las medidas llevadas a cabo por el Gobierno para hacer frente a los efectos de la crisis sanitaria del COVID-19.

  Por lo que respecta a la gestión del riesgo sanitario, continuó siendo una prioridad para la compañía el establecimiento de las medidas necesarias para evitar la propagación del COVID-19 y sus nuevas variantes, protegiendo la salud de sus trabajadores, proveedores, personal externo y pasajeros, poniendo a disposición de los servicios centrales y periféricos de Sanidad Exterior de España los medios técnicos y humanos necesarios con el fin de garantizar el control sanitario. Aena tendrá derecho a recuperar, en el marco del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) vía tarifas, 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.

- En el ámbito de la expansión internacional, Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., ha resultado adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará) en la subasta celebrada el 18 de agosto de 2022. El periodo de concesión son 30 años, con la posibilidad de una prórroga de 5 años. Con esta concesión, Aena se convierte en el gestor de una red de 17 aeropuertos en Brasil, aumentando su exposición internacional. Entre ellos, el Aeropuerto de Congonhas-Sao Paulo, el segundo aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros de Brasil y el Aeropuerto Internacional de Recife, el octavo aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros.

- En el ámbito medioambiental, se siguen desarrollando medidas dentro de la iniciativa de la UE “Fit for 55”, que persigue una reducción del 55% de los gases de efecto invernadero para el año 2030. Estas medidas incluyen propuestas para moderar la contribución del sector aéreo a las emisiones en el futuro cuyo impacto en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando, si bien a día de hoy aún no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas. Dentro de las medidas que ya se están implantando en otros países europeos se encuentran la aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión y, de manera incipiente, la restricción de vuelos domésticos, cuando existan otras alternativas de transporte que impliquen menor impacto medioambiental. Por otro lado, existen otras medidas que se encuentran en fase de adopción y son estrictamente medioambientales (revisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE e iniciativas para combinar un nivel cada vez más elevado de combustibles sostenibles) y otras que supondrían un cambio del régimen fiscal aplicable a los combustibles, mediante la introducción de un impuesto sobre la energía derivada del queroseno utilizado en la aviación.

- El Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (en adelante DORA II) fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 28 de septiembre de 2021. El DORA II ofrece la estabilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo. Se fijan los parámetros para la recuperación del sector del transporte aéreo permitiendo que la red de aeropuertos disponga de los recursos necesarios para la prestación de un servicio seguro, de calidad, sostenible. No obstante, las condiciones establecidas en el DORA 2022-2026 conllevan una serie de obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo

incumplimiento puede acarrear penalizaciones que, al igual que ocurría con el DORA I, afectarían en todo caso en ejercicios futuros. La Sociedad no espera que se produzcan incumplimientos de los compromisos asumidos en el marco del DORA.

No se ha materializado ningún riesgo fiscal durante el ejercicio.

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.

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

- Sistema de Gestión Seguridad Operacional.
- Sistema de Control Interno de la Información Financiera con certificación ISAE 3000.
- Sistema de Cumplimiento normativo incluyendo procedimientos y políticas contra la corrupción y el fraude y política de gobierno corporativo.
- Plan de ciberseguridad y Plan Director de Seguridad de la Información.
- Implantación de la Oficina de Seguridad TIC.
- Planes de recuperación de los sistemas ante desastres (DRPs).
- Política de Seguridad de la Información y Procedimientos de gestión de incidencias y parches de seguridad.
- Revisiones de seguridad TIC bajo norma ISO 27001.
- Estrategia ante el cambio climático (Plan de Acción Climática), análisis de escenarios climáticos y evaluación de necesidades de adaptación en los aeropuertos con seguimiento de indicadores.
- Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente, certificado por una entidad externa acreditada bajo las normas UNE-EN ISO 9001 y UNE EN-ISO 14001.
- Seguimiento de legislación ambiental y vigilancia tecnológica.
- Auditorías externas e internas de seguridad aeroportuaria (safety & security).
- Centro de Gestión de Red y Centros de Gestión Aeroportuaria para comunicación, identificación seguimiento y coordinación de incidencias.
- Planes de autoprotección y procedimientos de contingencia, preparación y respuesta ante emergencias, contingencias invernales, etc.
- Plan de captación de tráfico aéreo y fidelización de compañía aéreas.
- Monitorización continua de flujos en el mercado aeronáutico nacional e internacional.
- Procedimientos de planificación, control y ejecución de inversiones.
- Planes Directores.
- 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.
- Estrategia de innovación corporativa (Plan Estratégico de Innovación) y colaboración con empresas externas en materia de innovación.
- Normativa interna y sistemas de control de la contratación.

- Política fiscal corporativa.
- 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).
- Instrumentos de cobertura de tipo de interés, avales y fianzas.
- Seguimiento de acuerdos y litigiosidad con operadores comerciales.
- Plan Estratégico de Desarrollo Comercial.
- Gestión y monitorización de riesgos de cumplimiento a través de la aplicación SAP-RICUM y canal de denuncias.

Adicionalmente, Aena lleva a cabo una política 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).
- Póliza de Responsabilidad Civil de Administradores y Directivos.

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 al menos anualmente se revisará el Mapa de Riesgos Corporativo y se llevarán a cabo evaluaciones de los riesgos identificados, principalmente a través de la información sobre los riesgos definidos facilitada en el sistema de seguimiento que sus responsables han de reportar en función de la gestión realizada en el ejercicio. Más allá de estas actualizaciones periódicas, tanto el Comité de Dirección como el Consejo de Administración analizan regularmente los nuevos riesgos a los que se enfrenta la compañía, recabando de las áreas de gestión oportunas los planes de acción, medidas mitigadoras o planes de contingencia que consideran necesarios.

En este sentido, durante el mes de marzo de 2022 se llevó a cabo una revisión de los riesgos derivados de la Guerra de Ucrania, analizando potenciales impactos que pudieran afectar a AENA, así como también se tuvieron en cuenta los riesgos globales y sectoriales en la elaboración del Plan Estratégico 2022-2026 de la compañía, aprobado por el Consejo de Administración el 25 de octubre de 2022.

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 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, corresponden 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, que deberá incluir en una sección separada el informe de gobierno corporativo y el de remuneraciones, 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, no financiera y corporativa, que deba hacer pública la Sociedad periódicamente.
- La determinación de la estrategia fiscal.
- La definición de la estructura del grupo de sociedades del que la Sociedad sea entidad dominante.
- La aprobación de 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 de la sociedad y su grupo.

- **Comisión de Auditoría:**

El Consejo de Administración tiene constituida con carácter permanente una Comisión de Auditoría compuesta por cinco miembros, que deberán ser consejeros no ejecutivos, siendo la mayoría de ellos independientes, 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 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- 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.
- Evaluar todo lo relativo a los riesgos no financieros de la empresa, incluyendo los operativos, tecnológicos, legales, sociales, medio ambientales, políticos y reputacionales, incluidos los relacionados con la corrupción.
- 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 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.
- 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 el plan de trabajo anual de Auditoría Interna, asegurándose de que su actividad esté enfocada principalmente hacia 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.
- 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.
- Velar en general por que las políticas y sistemas establecidos en materia de control interno se apliquen de modo efectivo en la práctica.

- **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 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 la Dirección de Auditoría Interna, permiten que la Dirección Económico Financiera preserve la eficacia y calidad del control interno de la información financiera.

- **Dirección de 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 miembros, que deberán ser Consejeros no ejecutivos, siendo la mayoría de ellos independientes, 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.

En 2022 se han producido varios cambios en la estructura organizativa de Aena, que afectan al ámbito de la Asesoría Jurídica y a la organización de las áreas Operativas y de la Red de Aeropuertos. Una vez aprobados estos cambios, fueron publicados y remitidos 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, la misión, funciones, procesos y competencias 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 20 de diciembre de 2022, 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 y aprobó el nuevo Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo de Aena que documenta el modelo de cumplimiento de la organización. En diciembre de 2022, el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC) aprobó, la revisión del Reglamento de Funciones del Sistema de Cumplimiento Normativo General de Aena (antes llamado Manual de funciones del sistema de cumplimiento normativo general de Aena), del Procedimiento de gestión del canal de denuncias de Aena y del Procedimiento de control y gestión de riesgos de cumplimiento normativo y aprobó un nuevo Procedimiento para el tratamiento e investigación de las informaciones recibidas a través del canal de denuncias de Aena.

Asimismo, en cuanto a riesgos, Aena cuenta con mapas de riesgos de Cumplimiento Normativo, que incluyen riesgos penales entre otros; con un Procedimiento de revisión y actualización periódica de los riesgos de cumplimiento normativo y sus controles que se recoge en él; Procedimiento de Control y Gestión de Riesgos de Cumplimiento Normativo.

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.
- Asegurar el adecuado funcionamiento y gestión del Canal de Denuncias implantado en la sociedad.

El Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento presenta anualmente a la Comisión de Auditoría y 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 2022 no se han recibido consultas.

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 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 2022, 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 y honestidad.

- **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 y si permite realizar comunicaciones anónimas respetando los derechos del denunciante y del denunciado.**

Para notificación de irregularidades o incumplimientos del Código de Conducta, Aena dispone de dos Canales de denuncias, 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. Ambos canales están gestionados por la Dirección de Cumplimiento de la Sociedad.

De acuerdo con el Procedimiento de Gestión de Canal de Denuncias, 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 y la protección 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 es 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 2022 se recibieron 46 denuncias, habiéndose admitido a trámite 21 de ellas, se han cerrado 17 denuncias y se han tomado las acciones correctoras oportunas, quedando abiertas 4 denuncias en fase de investigación.

En febrero y julio de 2022 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 principalmente sobre normas contables, auditoría y contratación 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.

Las personas formadas han sido 7.069 empleados, realizando 21.576,5 horas de formación principalmente en materia seguridad de la información, cumplimiento normativo; gestión comercial; normativa y gestión de la

contratación; gestión de activos; normativa contable y consolidación; auditoría; y programas de desarrollo directivo.

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 2022 se ha formado a 239 empleados, por un total de 478 horas entre los que se encuentran aquellas personas que se incorporaron a la plantilla o que hasta el momento no lo habían realizado. A cierre de 2022, el 94% de la plantilla activa estaba formada, habiendo incluido en el plan de formación de 2023, la formación en Cumplimiento para el personal pendiente.

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

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.

Si bien en 2022, el umbral de materialidad cuantitativa ha sido ajustado por el auditor externo KPMG, a nivel de Grupo, dicho cambio no ha requerido modificaciones en 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 la división de Información Financiera de Aena S.M.E., S.A. y a la Gerencia Senior de Asesoría Jurídica de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., 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, de información, y sociales, medioambientales y de buen gobierno. Todos los riesgos identificados se evalúan en función del impacto (económico, 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

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.

El Grupo publica sus informes financieros trimestrales a los mercados de valores. La información financiera relativa a los cierres trimestrales se supervisa de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- Una vez realizado y revisado 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 Información Financiera, 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.
- 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.
- 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 relación con los procesos de cierre, consolidación y reporting, la Dirección Económico Financiera emite las instrucciones con el calendario y el contenido de la información financiera a reportar por cada uno de los componentes del Grupo para la elaboración de los estados financieros consolidados.

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 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; 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 concreto, dada la trascendencia de los impactos ocasionados en el tráfico aéreo consecuencia de las restricciones a la movilidad impuestas con objeto de paliar la expansión de la pandemia del COVID-19, durante los ejercicios 2020 y 2021 se llevaron a cabo test de deterioro de las principales UGEs del Grupo resultando

necesario dotar deterioro en algunos casos. Durante 2022, se ha producido una recuperación del tráfico aéreo muy significativa en toda Europa que parece corroborar la superación de la situación sobrevenida por la pandemia.

No obstante, el Grupo continúa manteniendo unas expectativas moderadas de crecimiento para los próximos años puesto que la recuperación del tráfico sigue siendo sensible al complejo entorno macroeconómico actual, resultante de una combinación de los efectos persistentes relacionados con la pandemia, la escalada generalizada de las tasas de inflación, el aumento de las tasas de interés y las tensiones geopolíticas.

En el cierre del ejercicio 2022, el Grupo ha procedido a la realización test de deterioro en aquellas unidades generadoras de efectivo en las que las circunstancias descritas podrían tener un mayor impacto a pesar de la recuperación generalizada del tráfico aéreo así como en las que se encontraban previamente deterioradas y en el caso de los activos a los que la norma contable exige comprobar anualmente el valor recuperable con independencia de la existencia de cualquier indicio de deterioro del valor.

Como resultados de estos test, se ha producido la reversión parcial o total de las dotaciones realizadas en el ejercicio anterior.

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.

Las matrices de riesgos y controles de los procesos de cierre, consolidación y reporting, activos fijos, jurídico y financiación del SCIIF, entre otros, identifican riesgos e incluyen controles relacionados con juicios, estimaciones, valoraciones y proyecciones relevantes.

Además de la información financiera preparada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), la información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la European Securities and Markets Authority (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF-UE.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se utilizan para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo, considerándose de utilidad para la Dirección y los inversores al facilitar la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos.

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:

- Generales: matriz de entorno de control y sistemas de información.
- De negocio: ingresos aeronáuticos, ingresos comerciales y aparcamientos.
- 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.

Esta documentación es actualizada periódicamente ante cambios en el funcionamiento real de los procesos, políticas, o en los sistemas informáticos que los soportan.

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 2022.

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 2022.

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.

A continuación, se describen las principales políticas y procedimientos asociados a los sistemas de la información de la Compañía:

- 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.
- 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 (SIEM).
- Se ha definido e implantado una Norma de Gestión de Usuarios de Aplicaciones y una herramienta de gestión de identidades, que contempla los diferentes movimientos que forman 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, especialmente en el ámbito SCIIF.
- Para facilitar la monitorización sobre las cuentas de usuarios con privilegios de administración (superusuarios) se ha implantado una herramienta de gestión de cuentas privilegiadas (PAM) que permite reforzar la monitorización.
- También existe un Plan de Recuperación ante Desastres TIC (DRP), 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 Norma 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, el Consejo de Administración de Aena aprobó un Plan de Ciberseguridad para el periodo 2018-2021, que conllevó ejecución de los siguientes expedientes y la implantación de las siguientes medidas técnicas de seguridad:

- Servicio de Gestión de la Seguridad TIC. Mejora de la Oficina de Seguridad TIC para cubrir las acciones previstas en el Plan de Ciberseguridad.
- Automatización de la gestión de la infraestructura de CPD con el objetivo de mejora de la eficiencia y 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 (Protección Avanzada, Respuesta, Remediación y Listas Blancas).
- Servicio Red Team para mejorar la resiliencia y corrección de posibles deficiencias técnicas.

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 el año 2020 con la certificación del Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y la incorporación de tres nuevos sistemas informáticos operacionales, en 2021 se amplió la certificación al Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, y se ratificó la certificación de SSCC mediante la correspondiente revisión. En 2022 se amplió el alcance de la certificación añadiendo un nuevo sistema informático y el Aeropuerto de Palma de Mallorca, renovándose la certificación en 2022.

Asimismo, a raíz de la definición de un Plan Estratégico de Sistemas de Información (PESI), que actualizaba el Plan de Ciberseguridad de 2018-2021, se están afrontando diversas actuaciones para la mejora del nivel de seguridad de la información y de sus mecanismos de gestión y gobierno. Entre ellas, se ha creado una nueva área de Arquitectura Empresarial para definir, en coordinación con el área de Ciberseguridad, los requisitos, estándares y políticas de seguridad asociados a nuevas tecnologías, a integrar en el proceso de desarrollo seguro, con lo que se contribuirá a la mejora de la calidad del código y de la seguridad de las aplicaciones.

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 contrataron servicios de consultoría para la revisión y actualización del Plan Estratégico de Seguridad de la Información (PESEG) 2022-2026. Actualmente están en ejecución dos expedientes, uno para la implantación del plan 2022-2026 y otro para auditoría y vigilancia de la implantación de las medidas técnicas de ciberseguridad que define el propio plan, a través de 14 proyectos y 5 acciones de mejora.

Los principales Proyectos incluidos en el PESEG 2022-2026 son los siguientes:

- Gobierno de la Seguridad que tiene como objetivo establecer un marco de gestión para controlar la implementación y operación de la seguridad de la información, así como la definición de los roles y responsabilidad del gobierno y de la operación de la seguridad de la información.
- Gestión de vulnerabilidades que consiste en un Servicio para la identificación, gestión y coordinación de la resolución de vulnerabilidades.
- Revisión de arquitectura, monitorización y marco normativo de entornos industriales, consistente en la monitorización en tiempo real de eventos de seguridad de los principales sistemas y activos críticos para realizar tareas de detección, prevención y actuación frente a posibles incidentes de seguridad.
- Concienciación y formación en Seguridad de la Información, que implica la creación de una oficina técnica específica para mejorar el proceso de concienciación y formación en Seguridad de la Información, con contenidos adecuados en función de la segmentación de colectivos basados en un plan de concienciación.

- Desarrollo Seguro, que identifica los requisitos de seguridad a implantar y verifica las correspondientes medidas y controles de seguridad en el desarrollo y mantenimiento de las aplicaciones de Aena.
- Adecuación de la gestión de activos a la seguridad de la información, para una clasificación de los activos de la organización (IT, Comunicaciones y OT) en función de las variables necesarias para la Seguridad de la Información.
- Mejora de la monitorización, que tiene como objetivo integrar todas las fuentes en el sistema para la gestión de eventos e información de seguridad (SIEM), activar reglas y definir las alertas necesarias para detectar un incidente de seguridad antes de que este tenga un impacto en el negocio.
- Técnicas de engaño (Deception), para aumentar las capacidades de respuesta y protección de Aena como complemento de otras tecnologías de detección.
- Monitorización de amenazas (Threat Intelligence) que consiste en la obtención y análisis de información sobre las intenciones, oportunidades y las capacidades de los actores atacantes para prevenir posibles ciberataques.
- Adecuación Operaciones de Seguridad, que analiza la seguridad en plataformas, sistemas y aplicaciones que soportan a los procesos de negocio, garantizando su disponibilidad y minimizando el riesgo de posibles ataques.
- Cuadro de Mando de ciberseguridad que proporciona información integrada para el examen de la gestión de la seguridad de la información a fin de facilitar la adopción de decisiones estratégicas relacionadas con esta y justificar las necesidades de mejora.
- Protección de base de datos para supervisión y auditoría todas las actividades de las bases de datos de forma independiente, incluidas las actividades de los usuarios privilegiados.
- Adecuación de la Seguridad de la información para el Cloud, para una definición de la estrategia para la gestión y operación de la Seguridad de la Información al nuevo modelo del Cloud.
- Rating de la Seguridad de la Información, que aporta una visión ejecutiva, entendible por negocio, del desempeño de la seguridad de la información en Aena.

Las principales Acciones de mejora, que complementan a los proyectos, incluidas en el PESEG 2022-2026 son las siguientes:

- Adecuación Normativa, para mejorar el marco de gestión que para controlar la implementación y operación de la seguridad dentro de la organización.
- Mejora en Gestión de proveedores con el objetivo de garantizar que los adjudicatarios de los expedientes de Aena se comprometen y siguen los requerimientos de Anea en lo que respecta a la seguridad de la información.
- Adecuación en Gestión de usuarios para mejorar el proceso de gestión de usuario y aumentar el alcance del proceso de gestión de identidades.
- Adecuación en Gestión de incidente que orquesta una respuesta rápida ante incidentes con mecanismos de actuación frente a incidentes de seguridad que permiten minimizar el tiempo de respuesta y su impacto en el negocio. Prueba la eficiencia y eficacia de los procedimientos de gestión de incidentes con ciberejercicios.
- Cifrado de activos clave, que refuerza la seguridad de las claves generadas, así como los servicios a los que dan soporte estas claves, aumentando las medidas de protección y mejora de la resiliencia.

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 2022, las actividades en este ámbito hacían referencia a la valoración de pasivos de pensiones en alguna filial; la valoración del portfolio inmobiliario del Grupo; la estimación de la provisión necesaria para

hacer frente a los compromisos laborales y obligaciones similares; trabajos de apoyo para la revisión de inventario de inmovilizado en algunos aeropuertos y en la gestión de Activos Fijos; 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; la revisión del modelo e hipótesis del test de deterioro realizado por el Grupo para la obtención del valor recuperable de la Unidad Generadora de Efectivo; el asesoramiento en el análisis de las Normas de Registro y Valoración bajo marcos normativos de información financiera español e internacional de los contratos de arrendamiento comerciales; el apoyo en la elaboración del ESEF; y, por último, el apoyo y asesoramiento en la elaboración de los estados financieros.

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 Grupo dispone de un Manual de Políticas Contables que es actualizado periódicamente cuando procede incorporar modificaciones derivadas de la normativa contable que resultan de aplicación o por cambios en la operativa propia del negocio del Grupo.

El área de Información Financiera, integrada en la Dirección Económico-Financiera es la encargada de la elaboración, implantación, comunicación y actualización de las políticas contables del Grupo. En dicho Manual se recogen las diferentes operaciones propias del negocio del Grupo y su tratamiento contable de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Este Manual actualizado se distribuye a los departamentos financieros de las filiales conjuntamente con las instrucciones de cierre y reporte. 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. Adicionalmente, el Manual se complementa con un cuestionario de cumplimiento de las políticas contables y divulgación bajo IFRS, cumplimentado por las sociedades dependientes de Aena Desarrollo Internacional SME, SA con carácter semestral.

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.

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 Información Financiera, 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 mensualmente de cada sociedad individual componente del Grupo es revisada y supervisada por los correspondientes responsables de la información financiera 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.
- 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 2022, 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.
- Seguimiento del grado de avance del Plan de Auditoría Interna de 2022, que incluye trabajos específicos de revisión del SCIIF, supervisando las conclusiones, recomendaciones y planes de acción resultado de los informes emitidos.
- 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 2021, 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.

– Seguimiento de la implantación de otras recomendaciones de control interno identificadas por el auditor externo.

Tal y como se refleja en el apartado F.1.1., el Grupo dispone de una Dirección 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.

La Dirección de 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 2022, Auditoría Interna emitió informes de seis de los dieciséis procesos corporativos identificados en el SCIIF de AENA: financiación, cobros y pagos, tesorería, ingresos por aparcamientos, presupuestación e impuestos. Igualmente realizó la revisión de controles SCIIF en una selección de aeropuertos de la Red.

Adicionalmente, Auditoría Interna realizó seguimiento detallado de los planes de acción resultado de los informes emitidos tanto en el presente ejercicio como 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 aquellas cuestiones que puedan suponer amenaza para la independencia de éstos, 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 2022 en siete 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 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 2022, 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 2022.

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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☐ Explique ☐

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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 delegción 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 ☒ 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 ☒

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 inte reses 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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:

1) En sociedades de elevada capitalización en las que sean escasas las participaciones accionariales que tengan legalmente la consideración de significativas.

2) 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒

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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ Cumple parcialmente ☐ Explique ☐

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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ Cumple parcialmente ☐ Explique ☐

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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒

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 ☒ Cumple parcialmente ☐ Explique ☐

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 ☐ Explique ☐

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 ☐ Explique ☐

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 ☐ Explique ☐

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 ☒

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 ☒

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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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 ☒ 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.

   Conforme a lo establecido en los apartados 1 y 2 del Código de buenas prácticas tributarias y el apartado III de la Política Fiscal corporativa, la Sociedad informa que se ha dado cumplimiento al contenido de dicho Código desde el momento de su aprobación.

Este informe anual de gobierno corporativo ha sido aprobado por el consejo de Administración de la sociedad, en su sesión de fecha 27 de febrero de 2023.

Indique si ha habido consejeros que hayan votado en contra o se hayan abstenido en relación con la aprobación del presente Informe.

Sí ☐ No ☒

ANEXO

Cargos del Consejero D. Amancio López Seijas en las Sociedades del Grupo Hoteles Turísticos Unidos, S.A. en 2022

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
129 Front Hotel LLC	USA	Manager
ACACIA LIMA, SA	Portugal	Administrador único
ACTEON SIGLO XXI SA	España	Administrador único
ADIRA HOTELS, SL	España	Administrador único
Agave Hotel SA de CV	México	Administrador único
AGER HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
AION PROPERTIES, SL	España	Administrador único
ALAIN HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
ALBUS HOTELS, SL	España	Administrador único
ALDA PROPERTIES, SL	España	Administrador único
Alegro Hotel SL	España	Administrador único
ALFONSO VIII PROPERTIES, SL	España	Administrador único
ALIQUIS HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
AMATISTA HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Ambar Properties, SL	España	Administrador único
Amelia Hotels SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Ancon Hotels	Panamá	Director / Presidente
Andalus Irving SL	España	Administrador único
Andromeda Hotels Italia SRL	Italia	Administrador
Andromeda Hotels SL	España	Administrador único
ANTARES HOTELS SL	España	Administrador único
Antilia Hotels SL	España	Administrador único
April Hotels, S.A.	Panamá	Director / Presidente
ARES HOTELS SL	España	Administrador
Argón Hotel SL	España	Administrador único
Ariesec Hotels, SL	Ecuador	Presidente
Arlea Hotels SL	España	Administrador único
Armeta Properties, SL	España	Administrador único
Aster Properties, SL	España	Administrador único
Atris Properties, SL	España	Administrador único
AUREA SRL	Italia	Administrador
Auriga Hotels Colombia, SAS	Colombia	Representante Legal
Auriga Hotels SL	España	Administrador único
Ayman Hotels, SARL	Marruecos	Gerente
Balan Hotels, SL	España	Administrador único
Balti Hotels, SL	España	Administrador único
Barbera Parc SL	España	Administrador único
Barcino Hotel Betriebs GmbH	Austria	Gerente
BCN MONUMENTAL PROPERTIES, SL	España	Administrador único
Begónia Lilás, S.A.	Portugal	Administrador único
BELARI HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Belgium Value Added I, S.A.	Bélgica	Consejero / Administrador
Bemus Hotels, SL	España	Administrador único
BERADAR HOTELS, SL	España	Administrador único
Berilo Hotels, SL	España	Administrador único
Betria Hotels, SL	España	Administrador único
BIMA HOTELS, SL	España	Administrador único
BLAIR HOTELS, SL	España	Administrador único
Blantour Hoteles SL	España	Administrador único
Borealis Hotels SL	España	Administrador único
BORISO HOTELS, SL	España	Administrador único
BRAIDE MANAGEMENT, SL	España	Administrador único
BRETAL PROPERTIES, SL	España	Administrador único
Briza Hotels, SL	España	Administrador único
Bulsara Hotels, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
C.B EXPLOTACIÓN EDIFICIO EUROHOTEL LA CORUÑA	España	Presidente
Caelum Hotels, SL	España	Administrador único
Campo Ramiro, SL	España	Administrador único
CARINA HOTELS ITALIA SRL	Italia	Administrador
Carina Hotels SL	España	Administrador único
Casa de Lincora	España	Administrador único

Cargos en sociedades 2022

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
Cassiopea Hotels, SL	España	Administrador único
Castilio Hotels KFT	Hungría	Administrador
CEKAN 2007 SL	España	Administrador único
Cerio Properties, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Cesio Hotels, SL	España	Administrador único
Chacó Hotels KFT	Hungría	Administrador
Charros Group, S.A.	Argentina	Consejero
Cinara Properties, SL	España	Administrador único
CIRENE HOTELS SL	España	Rte. Legal de EHC, SL, Adm. Único
CITADEL SL	España	Administrador único
Ciudad Ecuestre, SL	España	Administrador único
Claridge Hotel, S.A.	Argentina	Consejero
Cleon Hotels, SL	España	Administrador único
Coltan Hotels, SL	España	Rte. Legal de EHC, SL, Adm. Único
COOLVIBE HOTELS LTDA	Portugal	Gerente
Copal Hotel SA de CV	México	Administrador único
Coral Jasmim LDA	Portugal	Gerente
CORBAN HOTELS, SL	España	Administrador único
Coris Properties, SL	España	Administrador único
CORIUM ENTREPRISES, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Corvus Properties, SL	España	Administrador único
Cristal Palace Gestión Hotelera	España	Administrador único
Crocel Hotels, SL	España	Administrador único
CYDONIA HOTELS ITALIA SRL	Italia	Administrador
Cygnus Hotels, SL	España	Administrador único
Dahab Properties, SL	España	Administrador único
DALIA HOTEL, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Danke Hotels, SL	España	Administrador único
DARA HOTELS SL	España	Administrador único
Delphos Hotels SL	España	Administrador único
Diana Hotelera S.A.	España	Consejero Delegado
DREXAS HOTELS, SL	España	Administrador único
EASYSLEEP HOTELS, LDA	Portugal	Gerente
Ebano Properties, SL	España	Administrador único
EHC Corporate and Managed Services	España	Administrador único
EIDOS PROPERTIES, SL	España	Administrador único
ELIDE HOTELS SL	España	Rte. Legal de EHC SL, Adm. Único
Elna Hotels, SL	España	Administrador único
Eneas Hotels SL	España	Administrador único
Enton Properties, SL	España	Administrador único
Eos Properties, SL	España	Administrador único
EPSILON HOTELS SL	España	Administrador único
Eridan Hotels, SL	España	Administrador único
Eril Hotels, SL	España	Administrador único
Erise Hotels, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
ESPAEX HOTELS, SL	España	Administrador único
Euro Columbus, SL	España	Administrador único
Eurohotel S.R.L.	Italia	Administrador
Euroincoming, S.A.	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Eurostars Bonanova, SL	España	Administrador único
Eurostars Grand Hotel Roma SRL	Italia	Administrador
EUROSTARS HOTEL COMPANY, SL	España	Administrador único
Eurostars Paseo de Gracia SL	España	Administrador único
Eurostars S.R.L.	Italia	Administrador
Exe Hotels, SL	España	Administrador único
Explotadora Ciudad de la Coruña, SL	España	Administrador único
Explotadora Ciudad Judicial, SL	España	Administrador único
Explotadora Concorde SA	Argentina	Consejero
Explotadora de Hosteleria 1990, SL	España	Administrador único
Explotadora Hostelera Ciudadela, SL	España	Administrador único
Explotadora Hotelera 1990, SL	España	Administrador único

Cargos en sociedades 2022

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
Explotadora Hotelera Toledana, SL	España	Administrador único
Explotadora Madrid Tower, SL	España	Administrador único
Explotadora Mundial	Argentina	Consejero
Explotadora Regina SL	España	Administrador único
Extramundi Xestion, SL	España	Administrador único
Falcon Property SA	Argentina	Consejero
Familia Hotels, SA	España	Rte. Legal de Hoteles Turísticos Unidos, SA, Adm. Único
FEBO HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
FEREA HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
FERVEL HOTELS, SL	España	Administrador único
Flavus Hotels, SL	España	Administrador único
Fleur Hotels, S.A.S.	Francia	Presidente
Fonteduero SA	España	Administrador único
FREYA HOTELS, SL	España	Administrador único
Front Property Hotel Corp	USA	Manager
Galena Hotels Colombia, SAS	Colombia	Representante Legal
Galena Hotels SL	España	Administrador único
Gastro Bar Experience, SL	España	Administrador único
GAUDIUM HOTELS SL	España	Administrador único
GESEUR HOTELS, SL	España	Administrador único
Golden Mile Hotels, LLC	USA	Manager
Gostos Tranquilos - Actividades Hoteleiras, Unipessoal Lda	Portugal	Gerente
Graluma, SL	España	Administrador único
Gran Hotel Adriano SL	España	Administrador único
Gran Hotel Almenar SL	España	Administrador único
Gran Hotel La Toja, SL	España	Administrador único
Grand Hotel MONTGOMERY, SPRL	Bélgica	Gerente
Granval Hotel, SL	España	Administrador único
Grupo La Toja Hoteles, SL	España	Administrador único
GV MADRID PROPERTIES, SL	España	Administrador único
H.Suites San Marino S.A.C.V	México	Administrador único
H24 RESERVATION SERVICES, SL	España	Administrador único
Henry VIII Hotels Ltd.	Inglaterra	Manager
Hospitality Venture Capital, SL	España	Administrador único
Hostel Tarraco, SL	España	Administrador único
Hotel Alcobendas SL	España	Administrador único
Hotel Amarce, SL	España	Administrador único
HOTEL ARAN BAQUEIRA, SL	España	Administrador único
HOTEL ASTUR CENTRO, SL	España	Administrador único
HOTEL ASTUR VIA PLATA, SL	España	Administrador único
Hotel Barberà Molí SL	España	Administrador único
HOTEL BURGOS BONIFAZ, SL	España	Administrador único
HOTEL BURGOS CID, SL	España	Administrador único
Hotel Cataratas S.A.	Argentina	Consejero
HOTEL CERTIS SEVILLA, SL	España	Administrador único
Hotel Cidade de Evora, Lda	Portugal	Administrador
Hotel Ciudad de Leon, SL	España	Administrador único
HOTEL CIUDAD RODRIGO SL	España	Administrador único
Hotel Convento Agustinos, SL	España	Administrador único
Hotel Coruña Cuatro Caminos, SL	España	Administrador único
HOTEL DC CIUDAD REAL, SL	España	Administrador único
Hotel de La Fleche d'Or, SAS	Francia	Presidente
Hotel Deliza, SL	España	Administrador único
HOTEL DUQUE DA TERCEIRA, LDA	Portugal	Administrador
HOTEL ESPINHO PRAIA, LDA	Portugal	Administrador
Hotel Fincity, SARL	Marruecos	Gérant
Hotel GV 56 Madrid, SL	España	Administrador único
HOTEL HEROE DE SOSTOA 17, SL	España	Administrador único
Hotel Isla Cartuja SL	España	Administrador único
HOTEL JEREZ CASTELLAR, SL	España	Administrador único
HOTEL KENNEDY S.A. COMERC. INMOBIL. FINANC.	Argentina	Consejero

Cargos en sociedades 2022

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
Hotel La Isleta Canarias, SL	España	Administrador único
Hotel LHW Gmbh	Austria	Managing Director
Hotel Logroño Centro, SL	España	Administrador Único
HOTEL LOGROÑO CORREOS, SL	España	Administrador único
HOTEL LUCENTUM ALICANTE, SL	España	Administrador único
HOTEL OVIEDO BUENAVISTA, SL	España	Administrador único
HOTEL PALACIO DE LA TINTA, SL	España	Administrador único
HOTEL PALACIO DE SOBER, SL	España	Administrador único
HOTEL PLANINA SOFIA, LTD	Bulgaria	Administrador
Hotel Plaza Delicias SL	España	Administrador único
Hotel Ramblas Boqueria SL	España	Administrador único
HOTEL SABIKA GRANADA, SL	España	Administrador único
Hotel San Clodio SL	España	Administrador único
HOTEL SANLUCAR ARIZON, SL	España	Administrador único
HOTEL SDC PEREGRINUS, SL	España	Administrador único
Hotel Solucar	España	Administrador único
Hotel Tartesos, SA	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
HOTEL VIA ARGENTUM SILLEDA, SL	España	Administrador
Hotel Via Roma SL	España	Administrador único
HOTEL VIGO VIA NORTE, SL	España	Administrador único
Hotel Zarzuela Park, SL	España	Administrador único
HOTEL ZIZUR, SL	España	Administrador único
Hotelera la Fortuna, SA de CV	México	Administrador único
Hoteles Azalea SL	España	Administrador único
Hoteles Turísticos Unidos, S.A.	España	Presidente / Consejero Delegado
Hotels Gestion Cz SRO	República Checa	Administrador
Hotusa Berlin GmbH	Alemania	Administrador
Hotusa Germany GmbH	Alemania	Administrador
Hotusa Gestión Hotelera, SL	España	Administrador único
Hotusa Group Hospitality Holdings Inc.	USA	Manager
Hotusa Hotel am Amulfpark GmbH&CoKG	Alemania	Administrador
Hotusa International Group, SA	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Hotusa Inversiones Hoteleras, SL	España	Administrador único
Hotusa Italia S.R.L.	Italia	Administrador
Hotusa Munich 542 GMBH	Alemania	Administrador
Hotusa Praga SRO	República Checa	Administrador
Hotusa Ventures, SL	España	Administrador único
HRL HOTELES S.A	Argentina	Consejero
HUNNIA HOTELS KFT	Hungria	Administrador
Hydra Hotels Italia, SRL	Italia	Administrador
Hydra Hotels SL	España	Administrador único
IGM WEB ARGENTINA S.A.	Argentina	Consejero
IGM WEB SL	España	Administrador único
Indira Hotels, SL	España	Administrador único
Inversora Cataratas S.A.	Argentina	Consejero
Izar Properties, SL	España	Administrador único
Janeva Properties, SL	España	Administrador único
Jaspe Hotels, SL	España	Administrador único
Joia do Rio, Ltda	Portugal	Gerente
Kalium Properties, SL	España	Administrador único
KALMAN 19, KFT	Hungria	Administrador único
KARAN HOTELS, SL	España	Administrador único
KD 2006 ingatlankezelő KFT	Hungria	Administrador
KENA HOTELS, SL	España	Administrador único
Kentia Hotels, SL	España	Administrador único
Keros Properties, SL	España	Administrador único
KEYTEL FRANCE SRL	Francia	Gerente
Keytel Portugal, LDA	Portugal	Gerente
Kiara Hotels SL	España	Administrador único
Kozma Properties, SL	España	Administrador único

Cargos en sociedades 2022

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
La Toja, SA	España	Administrador único
LACERTA HOTELS SL	España	Administrador único
Las Iniciativas Hosteleras, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Lastana Hotels, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
LAVER HOTELS SL	España	Administrador único
LEDA HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
LEDICIA HOTELS SL	España	Administrador único
Letargo, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
LEVHO HOTEL, d.o.o.	Eslovenia	Director
Lince Hoteles, S.L	España	Administrador único
Lírio-do-Vale-do-Douro, S.A.	Portugal	Administrador único
LITUS HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
LUCANA HOTELS, SL	España	Administrador único
Lucida Hotels, SL	España	Administrador único
Lyra Hotels, SL	España	Administrador único
Magnolia do Alto, S.A.	Portugal	Administrador único
Magongo, S.A.	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Mahalta Hotels, SL	España	Administrador único
MaHi 110 Hotelbetriebs GmbH	Austria	Gerente
Malva Hotels, SL	España	Administrador único
MARAGDA HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
MARMARA HOTELS SL	España	Administrador único
Masies Alella Properties, SL	España	Administrador único
Mediterranea SRL	Italia	Administrador
Melina Hotels, SL	España	Administrador único
Mensa Hotels, SL	España	Administrador único
Miami Beach Hotels	USA	Manager
Miami Collins Hotel LLC	USA	Administrador
Miami Southern Hotels, Inc	USA	Manager
MIKLOSIC 3 HOTEL d.o.o.	Eslovenia	Director
Mirta Properties, SL	España	Administrador único
MISELA HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Molsa Hotels, SL	España	Administrador único
Muchohotel,SL	España	Administrador único
Nacar Properties, SL	España	Administrador único
NADIR HOTELS, SL	España	Administrador único
Namorar O Tejo - Actividades Hoteleiras, Unipessoal Lda (a. 474)	Portugal	Gerente
NARLA HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Naturhotel Catalunya, S.L	España	Administrador único
NAZIONALE 46 S.R.L.	Italia	Administrador
Neira Hotels, SL	España	Administrador único
Neon Properties, SL	España	Administrador único
Nodo Design Hotel SL	España	Administrador único
NORIS PROPERTIES SL	España	Administrador único
Nubian Properties, SL	España	Administrador único
Nubizofo Holding, SL		Administrador único
Numa Hotels, SL	España	Administrador único
OBELO HOTELS SL	España	Administrador único
Oleo Properties, SL	España	Administrador único
Olhar Repousado - Actividades Hoteleiras, SA	Portugal	Administrador único
ONIX HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
OPALO HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Operadora Hotelera Michelangelo, SA de CV	México	Administrador único
Operadora Hotelera Zona Rosa, SA de CV	México	Administrador único
Operadora Unitsblau, SA de CV	México	Administrador único
Orion Hotels Italia SRL	Italia	Administrador
Palace Promotions Hotel, SL	España	Administrador único
PALAZZO HOTELS, KFT	Hungria	Administrador único
Pamina Properties, SL	España	Administrador único
Panotel SAS	Francia	Presidente
Partenope Hotels Italia SRL	Italia	Administrador

Cargos en sociedades 2022

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
PATIOS DE CORDOBA PROPERTIES, SL	España	Administrador único
PAZO TORRE DE MOREDA, SL	España	Administrador
Perfeito Diamante, S.A.	Portugal	Administrador único
Petra Hotels, SL	España	Administrador único
Pico do Fogo, S.A.	Portugal	Administrador único
PLASENCIA HOTELES, SL	España	Administrador único
PLEYADE HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Prior Hotels, SL	España	Administrador único
Proeirenes SL	España	Administrador único
Profides Win Way, SL	España	Administrador único
Punta Europa Hoteles SL	España	Administrador único
PUNTO PROPERTIES, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Quimeral Hoteles SL	España	Administrador único
Quindio Hotels Colombia, SAS	Colombia	Representante Legal
QUIRBES WORLD, SL	España	Administrador único
RE VIAM GALAICAS SL	España	Administrador
REGIA HOTELS SL	España	Administrador único
Requinte Executivo - Actividades Hoteleiras, SA	Portugal	Administrador único
Reservas Hoteleras Mexico SA de CV	México	Administrador único
Reshotel Continental SL	España	Administrador único
Restel Colombia, S.A.S.	Colombia	Representante Legal
Restel ITALY, S.R.L.	Italia	Administrador
Restel, SA	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Ricade, S.A.	Argentina	Consejero
RIGEL HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Riviera XPU-HA, SA de CV	México	Administrador único
Rodas Hotels, SL	España	Administrador único
Roomleader, SL	España	Administrador único
Rosa do Alto, S.A.	Portugal	Administrador único
Rosarios & Cia S.A.	Argentina	Consejero
ROSEUS HOTELS SL	España	Administrador único
Sacte Properties, SL	España	Administrador único
Safira do Douro, S.A.	Portugal	Administrador único
Sagra Hotels SL	España	Administrador único
SAMAT HOTELS SL	España	Administrador único
SCI GMC MESSAGERIES	Francia	Gerente
Selene Hotels, SL	España	Administrador
Señorial Hoteles, SL	España	Administrador único
Serra Luminosa LDA	Portugal	Gerente
Servizi Integrati Alberghieri, SRL	Italia	Administrador
Sigma Properties, SL	España	Administrador único
Sirio Properties, SL	España	Administrador único
Sociedade Hoteleira da Rua Castilho, Unipessoal Lda	Portugal	Gerente
Sociedade Hotelera Da Rua Do Rosario, Unipessoal Lda	Portugal	Gerente
Solder Properties, SL	España	Administrador único
SOLE Y STELLE LTDA	Portugal	Gerente
Talio Hotels SL	España	Administrador único
Tamarind SRO	República Checa	Administrador
Tames Properties, SL	España	Administrador único
Tandem Apartments Properties 1, SL	España	Administrador único
Tandem Apartments, SL	España	Administrador único
Tarso Properties, SL	España	Administrador único
TARTOS HOTELS, SL	España	Administrador único
TEIX HOTELS, SL	Andorra	Administrador único
Tenorio Hotels, S.A.	Costa Rica	Presidente
Térez Hotels KFT	Hungría	Administrador
TERON HOTELS SL	España	Administrador único
Terration SL	España	Administrador único
Tilo Hotels, SL	España	Administrador único
Tolima Hotels Colombia, SAS	Colombia	Representante Legal
Tourism ContractSale, SL	España	Administrador único

Cargos en sociedades 2022

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
TRAVENTURE, SL	España	Administrador único
Tulipa do Alto, S.A.	Portugal	Administrador único
Urien Properties, SL	España	Administrador único
VANCAS HOTEL, d.o.o.	Eslovenia	Director
VENICE VALUE ADDED SRL	Italia	Administrador
Verse Properties, SL	España	Administrador único
Versos do Tempo, Lda	Portugal	Administrador
Via Ferrari, S.R.L.	Italia	Administrador
Viabaix, S.A Argentina	Argentina	Consejero
Volcom Properties, SL	España	Administrador único
VOLUPTA HOTELS ITALIA, SRL	Italia	Administrador
WASHINGTON IRVING HOTELS, SL	España	Administrador único
WI GRANADA PROPERTIES, SL	España	Administrador único
World Trade Center Hotel SL	España	Administrador único
World Turizm Anonim Sirketi	Turquia	Administrador
Wysh Travel, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Zafir Hotels, SL	España	Administrador único
ZAIKA PROPERTIES, SL	España	Administrador único
Zaina Hotels, SARL	Marruecos	Gerente
ZENON GLOBAL PROPERTIES SL	España	Administrador único
ZOE HOTELS, SL	España	Administrador único

AENA S.M.E., S.A.

Informe de Seguridad Razonable Independiente sobre el Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera.

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

A los administradores de Aena, S.M.E., S.A.

De acuerdo con su solicitud y con nuestra carta encargo de fecha 1 de junio de 2022, 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 2022 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 adecuadamerte 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

KPMG

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 2022.

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 base a las circunstancias. Consideramos que nuestro examen proporciona una base razonable para nuestra opinión.

Nuestra firma aplica la norma *ISQC1 (International Standard on Quality Control 1)* y de conformidad con la misma mantiene 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 International Code of Ethics for Professional Accountants (incluyendo las normas internacionales sobre independencia) 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 2022, 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 2022 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), y modificaciones posteriores, siendo la más reciente la Circular 3/2021, de 28 de septiembre 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 27 de febrero de 2023 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 2022 en el que expresamos una opinión favorable.

KPMG Auditores, S.L.

Yolanda Pérez

27 de febrero de 2023

BLOQUE D

Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros (IARC)

A	Política de remuneraciones de la sociedad para el ejercicio en curso	2
B	Resumen global de cómo se aplicó la política de retribuciones durante el ejercicio cerrado	13
C	Detalle de las retribuciones individuales correspondientes a cada uno de los consejeros	21
D	Otras informaciones de interés	31

A POLÍTICA DE REMUNERACIONES DE LA SOCIEDAD PARA EL EJERCICIO EN CURSO

A.1.1 Explique la política vigente de remuneraciones de los consejeros aplicable al ejercicio en curso. En la medida que sea relevante se podrá incluir determinada información por referencia a la política de retribuciones aprobada por la junta general de accionistas, siempre que la incorporación sea clara, específica y concreta.

Se deberán describir las determinaciones específicas para el ejercicio en curso, tanto de las remuneraciones de los consejeros por su condición de tal como por el desempeño de funciones ejecutivas, que hubiera llevado a cabo el consejo de conformidad con lo dispuesto en los contratos firmados con los consejeros ejecutivos y con la política de remuneraciones aprobada por la junta general.

En cualquier caso, se deberá informar, como mínimo, de los siguientes aspectos:

a) Descripción de los procedimientos y órganos de la sociedad involucrados en la determinación, aprobación y aplicación de la política de remuneraciones y sus condiciones.

b) Indique y, en su caso, explique si se han tenido en cuenta empresas comparables para establecer la política de remuneración de la sociedad.

c) Información sobre si ha participado algún asesor externo y, en su caso, identidad del mismo.

d) Procedimientos contemplados en la política de remuneraciones vigente de los consejeros para aplicar excepciones temporales a la política, condiciones en las que se puede recurrir a esas excepciones y componentes que pueden ser objeto de excepción según la política.

Aena, S.M.E, S.A. (en adelante **"Aena"** o la **"Sociedad"**), 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.

La aplicación prevalente de normativa pública a Aena afecta a temas tan sustanciales para una sociedad cotizada como la política de remuneraciones de consejeros o directivos, la adquisición de participaciones mayoritarias en otras sociedades, la contratación de personal, etc.

Aena, por tanto, está sometida tanto al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, como a lo previsto en materia retributiva para todos los empleados en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

En concreto, Aena, está sujeta a:

a)En materia de remuneraciones de sus máximos responsables y directivos (que es la aplicable a su Presidente-Consejero Delegado y al Director General de Aeropuertos por el desempeño de funciones ejecutivas), a la normativa contenida en el 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; a la Orden Comunicada del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas de 30 de marzo de 2012, a la disposición adicional 8ª del 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; a la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado; a los preceptos de las leyes de presupuestos generales del Estado relativas a gastos de personal para 2022, Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022) y, para 2022, también al Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, por el que se aprueban medidas de refuerzo de la protección de los consumidores de energía y de contribución a la reducción del consumo de gas natural en aplicación del «Plan + seguridad para tu energía (+SE)», así como medidas en materia de retribuciones del personal al servicio del sector público y de protección de las personas trabajadoras agrarias eventuales afectadas por la sequía.

b) en lo relativo a las remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración, a la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de fecha 8 de enero de 2013 (la "Orden Comunicada"), al

Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio y a la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado.

Así mismo, Aena no tiene discrecionalidad para fijar retribuciones en los términos indicados en el artículo 217.4 de la Ley de Sociedades de Capital, sino que únicamente puede proponer una banda de retribuciones en niveles acordes a los indicados por la normativa en vigor.

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.

A estos efectos, la remuneración de los consejeros, excluidos los gastos que corresponda reembolsar, es la siguiente:

i. Los consejeros no ejecutivos perciben una cantidad de 1.090,36 euros como dieta por asistencia a cada reunión del consejo hasta un máximo de 11.994 euros anuales. En cumplimiento de la normativa anteriormente citada, el importe anual por consejero no puede superar en ningún caso dicho límite anual.

   Adicionalmente, la Orden Comunicada prevé que se podrán incrementar las cuantías en un máximo de 1.520 euros anuales por la asistencia a las comisiones de auditoría y otras comisiones delegadas, en aquellas sociedades que, a la entrada en vigor de la Orden, vinieran compensando la asistencia a dichas comisiones. A estos efectos, se informa de que, dado que Aena no venía compensando por dichas asistencias, no se ha incrementado el importe máximo de las dietas, manteniéndose el importe máximo en lo estipulado en la Orden Comunicada.

ii. Los únicos consejeros ejecutivos son el Presidente-Consejero Delegado, y el Director General de Aeropuertos.

   El Presidente-Consejero Delegado, tras la aplicación, en 2022, de la revisión salarial correspondiente al año 2022, prevista en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, por el que se aprueban medidas de refuerzo de la protección de los consumidores de energía y de contribución a la reducción del consumo de gas natural en aplicación del «Plan + seguridad para tu energía (+SE)», así como medidas en materia de retribuciones del personal al servicio del sector público y de protección de las personas trabajadoras agrarias eventuales afectadas por la sequía, percibe una retribución fija, cuyo importe anual asciende a 118.993,16 €.

   Además, percibe una retribución complementaria, a la que también se ha aplicado la revisión salarial citada en el párrafo anterior, correspondiente al año 2022. Esta retribución complementaria comprende un complemento de puesto (47.597,27 euros) y un complemento variable (13.320,71 euros) que no exceden del porcentaje máximo fijado para el grupo en el que se clasifica Aena, que es el Grupo 1.

   El Director General de Aeropuertos (D. Francisco Javier Marín San Andrés), Consejero Ejecutivo desde el 29 de octubre de 2020, tras la aplicación, en 2022, de la revisión salarial correspondiente al año 2022, prevista en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, por el que se aprueban medidas de refuerzo de la protección de los consumidores de energía y de contribución a la reducción del consumo de gas natural en aplicación del «Plan + seguridad para tu energía (+SE)», así como medidas en materia de retribuciones del personal al servicio del sector público y de protección de las personas trabajadoras agrarias eventuales afectadas por la sequía, percibe, por su puesto ejecutivo, una retribución fija cuyo importe asciende a 96.199,93 euros. Además, percibe un complemento de puesto (22.852,11 euros) y un complemento variable (27.783,49 euros).

   La revisión salarial para 2022, recogida en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, antes citado, consiste en un incremento del 3,5% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2021.

iii. Los consejeros de Aena que tienen además la consideración de alto cargo o máximo responsable o directivo del sector público no perciben la dieta indicada en el apartado (i) anterior, siendo ingresado el importe correspondiente a los Altos Cargos en el Tesoro Público.

En 2022 D. Maurici Lucena Betriu, D. Ángel Luis Arias Serrano (Consejero dominical de la Sociedad hasta el 31 de marzo de 2022), D. Ignacio Díaz Bidart y Dª Angélica Martínez Ortega, han tenido la consideración de Alto Cargo por lo que su dieta se ha ingresado en el Tesoro Público.

Asimismo, D. Francisco Javier Marín San Andrés, Consejero Ejecutivo de la Sociedad, no percibe la dieta por asistencia al Consejo de Administración por su condición de Director General de Aeropuertos, sujeto 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, el cual establece, en su artículo 8.1, la incompatibilidad de esta retribución salarial con el cobro de indemnizaciones previstas en el artículo 27.1.a) del RD 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio, que regula el cobro por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración.

Por todo lo expuesto, Aena sigue siendo una sociedad cotizada que no cuenta con una política de remuneraciones, dado que resulta de aplicación la normativa pública mencionada anteriormente.

En este sentido, cabe señalar que Aena no puede proponer una política de remuneraciones comparable con las del resto de empresas cotizadas españolas (tanto las que pertenecen al índice IBEX-35 como las restantes) ya que, a diferencia de Aena, éstas tienen fijadas unas retribuciones, tanto por el mero ejercicio del cargo de consejero (o miembro de una Comisión del Consejo de Administración) como por el desempeño de funciones ejecutivas, muy superiores a las de Aena al no estar restringidos los importes por ninguna norma imperativa (como si lo están por la Orden Comunicada en el caso de Aena).

Así, en este Informe Anual de Remuneraciones se hace necesario señalar que Aena no puede seguir las Recomendaciones del Código de Buen Gobierno de Sociedades Cotizadas relativas a remuneraciones de consejeros como se ha hecho constar también en el Informe Anual de Gobierno Corporativo. En concreto, las recomendaciones que no puede seguir, y que tienen que ver con las remuneraciones de los consejeros son la 51, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62 y 63.

En línea con lo detallado anteriormente y en ausencia de una política de remuneraciones al uso, la Sociedad no ha requerido la participación de ningún asesor externo para la fijación de la misma.

A.1.2 Importancia relativa de los conceptos retributivos variables respecto a lo fijos (mix retributivo) y qué criterios y objetivos se han tenido en cuenta en su determinación y para garantizar un equilibrio adecuado entre los componentes fijos y variables de la remuneración. En particular, señale las acciones adoptadas por la sociedad en relación con el sistema de remuneración para reducir la exposición a riesgos excesivos y ajustarlo a los objetivos, valores e intereses a largo plazo de la sociedad, lo que incluirá, en su caso, una referencia a medidas previstas para garantizar que en la política de remuneración se atienden a los resultados a largo plazo de la sociedad, las medidas adoptadas en relación con aquellas categorías de personal cuyas actividades profesionales tengan una repercusión material en el perfil de riesgos de la entidad y medidas previstas para evitar conflictos de intereses.

Asimismo, señale si la sociedad ha establecido algún período de devengo o consolidación de determinados conceptos retributivos variables, en efectivo, acciones u otros instrumentos financieros, un período de diferimiento en el pago de importes o entrega de instrumentos financieros ya devengados y consolidados, o si se ha acordado alguna cláusula de reducción de la remuneración diferida aun no consolidada o que obligue al consejero a la devolución de remuneraciones percibidas, cuando tales remuneraciones se hayan basado atendiendo a unos datos cuya inexactitud haya quedado después demostrada de forma manifiesta.

La retribución variable afecta a D. Maurici Lucena Betriu, Presidente-Consejero Delegado y a D. Francisco Javier Marín San Andrés, como Director General de Aeropuertos, por sus funciones ejecutivas de acuerdo con el artículo 7 del 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, que establece la asignación por quien ejerza el control o supervisión financiera, por el accionista o, en su defecto, por el Ministerio de adscripción de las entidades incluidas en su ámbito de aplicación, del complemento de puesto y del complemento variable de la retribución de sus máximos responsables y directivos.

Teniendo en cuenta los criterios contenidos en dicho artículo y los límites establecidos por la Orden de 30 de marzo de 2012, del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas por la que se aprueba la clasificación de las Sociedades Mercantiles Estatales, de conformidad con el Real Decreto 451/2012, el Ministerio de

Transportes, Movilidad y Agenda Urbana resolvió fijar la cuantía del complemento variable del Consejero Delegado, que asciende a 13.320,71 euros, tras la aplicación, en 2022, de la revisión salarial correspondiente al año 2022 recogida en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, por el que se aprueban medidas de refuerzo de la protección de los consumidores de energía y de contribución a la reducción del consumo de gas natural en aplicación del «Plan + seguridad para tu energía (+SE)», así como medidas en materia de retribuciones del personal al servicio del sector público y de protección de las personas trabajadoras agrarias eventuales afectadas por la sequía.

Igualmente, teniendo en cuenta los criterios contenidos en la normativa citada en el párrafo anterior, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana resolvió fijar la cuantía del complemento variable del Director General de Aeropuertos, cuyo importe asciende a 27.783,49 euros, tras la aplicación de la revisión salarial correspondiente al año 2022, ya citada en el párrafo anterior.

La revisión salarial para 2022, recogida en, la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, antes citado, consiste en un incremento del 3,5% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2021.

Con base en los datos retributivos reflejados en el apartado A.1.1 (ii) y en el A.1.4, la importancia relativa de los conceptos retributivos variables respecto a los fijos en el caso de los consejeros ejecutivos es la siguiente:

En el caso del Presidente-Consejero Delegado, el Complemento Variable representa un 7,40% de la retribución total y un 8% sobre la retribución fija.

En el caso del Director General de Aeropuertos, el Complemento Variable representa un 18,92% de la retribución total y un 23,34% sobre la retribución fija.

En este sentido, el complemento variable depende del cumplimiento de los objetivos de empresa en un 100% para el Presidente-Consejero Delegado, y en un 50% del incentivo para el Director General, correspondiendo el 50% restante a la consecución de objetivos personales y valores.

Los objetivos de Empresa se concretan en las siguientes métricas:

1. CONTROL DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN: Cumplimiento del presupuesto de Gastos (OPEX) ajustado por costes de energía aprobado en el Presupuesto Operativo 2022. Grado de cumplimiento de OPEX condicionado a la evolución del tráfico de pasajeros.
2. EJECUCIÓN DE INVERSIONES: Alcanzar el nivel de inversión regulada aprobado en el Plan Operativo 2022. Grado de cumplimiento de la inversión regulada aprobada para el año 2022 con criterio de devengo.
3. FINANCIACIÓN: Asegurar la financiación necesaria y el cumplimiento de las obligaciones de la deuda. Cumplir con los covenants de la deuda. En caso de incumplimiento de estos últimos, obtener waivers suficientes para garantizar la continuidad del negocio.
4. SOSTENIBILIDAD: Plan de Acción Climática (PAC). Aprobación en JGA del "Informe Actualizado de Acción Climática" de 2021 y cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC 2022.

El detalle de los objetivos personales del Director General es el siguiente:

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PUESTO

1. Mantener los altos niveles de calidad de los servicios prestados en los aeropuertos. Parámetro B de la red de aeropuertos.
2. Licitación del concurso público para la selección de agentes de Handling de rampa. Fecha de Licitación.
3. Cumplimiento del presupuesto de Otros Gastos de Explotación Directos de la DGA (sin insolvencias de clientes ni otros gastos de gestión) y ajustado por costes de energía y aprobado en el PO22. Grado de cumplimiento del presupuesto de OGE condicionada al tráfico de pasajeros.
4. Alcanzar el nivel de inversión regulada aprobada en el PO22. Grado de cumplimiento de la inversión regulada para el año 2022 con criterio de devengo sin considerar desviaciones imputables a otras AAPP.

OBJETIVOS DE VALORES

- Liderazgo.
- Sentido de Efectividad.
- Gestión de conflictos.

En cuanto a su ponderación:

- Objetivos generales de Aena: 50%
- Objetivos específicos del puesto: 40%
- Objetivos de valores: 10%

Para el cálculo del importe de la remuneración variable se considerará el grado de cumplimiento y la ponderación de cada uno de los objetivos y se aplicarán las normas y procedimientos internos de evaluación de objetivos, establecidos por la Sociedad para sus directivos. Una vez finalizado el año, se determina el grado de consecución.

El cumplimiento máximo global de los cuatro objetivos anteriores no podrá superar el 100%.

La remuneración variable anual se abona íntegramente en metálico.

La fijación de objetivos de los consejeros ejecutivos, su evaluación y el resultado final son aprobados por el Consejo de Administración a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones (CNR). Posteriormente, se envían al Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, para su ratificación.

Los objetivos de empresa estarán constituidos por aquellos objetivos del Plan Estratégico de Aena que determine el Comité de Dirección, basándose en las líneas estratégicas, recomendaciones económicas y de mercado, así como en los resultados del ejercicio anterior.

El seguimiento de los objetivos se realiza a lo largo de todo el año, a través de los diferentes índices y estadísticas que se generan periódicamente. La evaluación de los objetivos se lleva a cabo mediante la realización de una entrevista entre el profesional objeto de evaluación y su responsable jerárquico directo, donde se analizan, de forma individualizada, los resultados conseguidos. Toda esta información queda registrada en una herramienta corporativa.

La cantidad a percibir en concepto de complemento variable, devengada durante el ejercicio por los consejeros ejecutivos, se abona dividida en dos partes: el 80 por ciento de la cantidad a percibir se abona en diciembre del ejercicio, y el 20 por ciento restante se abona en marzo del año siguiente, una vez obtenidos los datos definitivos de cierre de ejercicio.

En Aena no existe ningún período de diferimiento en el pago de importes ya devengados y consolidados y, por tanto, no se ha acordado ninguna cláusula de reducción de la remuneración diferida. Una vez finalizado el año, se valora la consecución de los objetivos por parte de los consejeros ejecutivos y se procede al pago de la retribución variable que correspondiere.

A.1.3 Importe y naturaleza de los componentes fijos que se prevé devengarán en el ejercicio los consejeros en su condición de tales.

Como se ha indicado anteriormente, los consejeros no ejecutivos perciben una dieta por asistencia a las reuniones del consejo hasta un máximo de 11.994 euros anuales, en cumplimiento de la normativa anteriormente citada.

A.1.4 Importe y naturaleza de los componentes fijos que serán devengados en el ejercicio por el desempeño de funciones de alta dirección de los consejeros ejecutivos.

Los únicos consejeros ejecutivos son el Presidente-Consejero Delegado y el Director General de Aeropuertos.

El Presidente-Consejero Delegado, tras la aplicación, en 2022, de la revisión salarial correspondiente al año 2022, prevista en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, por el que se aprueban medidas de refuerzo de la protección de los consumidores de energía y de contribución a la reducción del consumo de gas natural en aplicación del «Plan + seguridad para tu energía (+SE)», así como medidas en materia de retribuciones del personal al servicio del sector público y de protección de las personas trabajadoras agrarias eventuales afectadas por la sequía, percibe una retribución fija, cuyo importe anual asciende a 118.993,16€.

Además, percibe una retribución complementaria, a la que también se ha aplicado la revisión salarial citada en el párrafo anterior, correspondiente al año 2022. Esta retribución complementaria comprende un complemento de puesto (47.597,27 euros) y un complemento variable (13.320,71 euros) que no exceden del porcentaje máximo fijado para el grupo en el que se clasifica Aena, que es el Grupo 1.

El Director General de Aeropuertos (D. Francisco Javier Marín San Andrés), Consejero Ejecutivo desde el 29 de octubre de 2020, tras la aplicación, en 2022, de la revisión salarial correspondiente al año 2022, prevista en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, por el que se aprueban medidas de refuerzo de la protección de los consumidores de energía y de contribución a la reducción del consumo de gas natural en aplicación del «Plan + seguridad para tu energía (+SE)», así como medidas en materia de retribuciones del personal al servicio del sector público y de protección de las personas trabajadoras agrarias eventuales afectadas por la sequía, percibe, por su puesto ejecutivo, una retribución fija cuyo importe asciende a 96.199,93 euros. Además, percibe un complemento de puesto (22.852,11 euros) y un complemento variable (27.783,49 euros).

La revisión salarial para 2022, recogida en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, antes citado, consiste en un incremento del 3,5% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2021.

Los dos consejeros Ejecutivos de Aena, al tener además la consideración de alto cargo o máximo responsable (en el caso del Presidente-Consejero Delegado) o directivo (en el caso del Director General de Aeropuertos) y estar sus retribuciones reguladas por el 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, no perciben la dieta por asistencia a las reuniones del Consejo, por ser incompatibles con las que perciben por su función ejecutiva, tal como establece el artículo 8 del citado Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo siendo su importe, por tanto, ingresado por Aena en el Tesoro Público en el caso del Presidente-Consejero Delegado, como Alto Cargo.

A.1.5 Importe y naturaleza de cualquier componente de remuneración en especie que será devengado en el ejercicio incluyendo, pero no limitado a las primas de seguros abonadas en favor del consejero.

Los Consejeros Ejecutivos son beneficiarios de las pólizas colectivas de Seguros de Vida y Accidentes y de Seguro de Salud que están contratadas para todos los empleados de la sociedad, que no aplican sin embargo para el resto de consejeros.

Estas pólizas se imputan como retribución en especie. En el caso de la Póliza del Seguro de Vida y Accidentes se considera retribución en especie la totalidad de la prima y, en el caso del Seguro de Salud, se considera retribución en especie la cantidad que supere los 500 € anuales, que, en el ejercicio 2022, no se han superado.

La prima de Seguro de Vida y Accidentes devengada durante 2022, por el titular que ha desempeñado el cargo de Presidente-Consejero Delegado, D. Maurici Lucena Betriu, asciende a102 euros y la prima de Seguro de Vida y Accidentes devengada por el titular que ha desempeñado el cargo de Director General de Aeropuertos, D. Francisco Javier Marín San Andrés, asciende a 277,80 euros.

Además, el Director General de Aeropuertos, D. Francisco Javier Marín San Andrés, percibe una retribución en especie consistente en el uso de vehículo de empresa y asignación de combustible, que asciende a 3.779,88 euros.

A.1.6 Importe y naturaleza de los componentes variables, diferenciando entre los establecidos a corto y largo plazo. Parámetros financieros y no financieros, incluyendo entre estos últimos los sociales, medioambientales y de cambio climático, seleccionados para determinar la remuneración variable en el ejercicio en curso, explicación de en qué medida tales parámetros guardan relación con el rendimiento, tanto del consejero, como de la entidad y con su perfil de riesgo, y la metodología, plazo necesario y técnicas previstas para poder determinar, al finalizar el ejercicio, el grado efectivo de cumplimiento de los parámetros utilizados en el diseño de la remuneración variable, explicando los criterios y factores que aplica en cuanto al tiempo requerido y métodos para comprobar que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento o de cualquier otro tipo a las que estaba vinculado el devengo y la consolidación de cada componente de la retribución variable.

Indique el rango en términos monetarios de los distintos componentes variables en función del grado de cumplimiento de los objetivos y parámetros establecidos, y si existe algún importe monetario máximo en términos absolutos.

Aena fija la retribución variable para un solo ejercicio.

El artículo 7 del 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, establece la asignación por quien ejerza el control o supervisión financiera, por el accionista o, en su defecto, por el Ministerio de adscripción de las entidades incluidas en su ámbito de aplicación, del complemento de puesto y del complemento variable de la retribución de sus máximos responsables y directivos.

Teniendo en cuenta los criterios contenidos en dicho artículo y los límites establecidos por la Orden de 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas por la que se aprueba la clasificación de las Sociedades Mercantiles Estatales, de conformidad con el citado Real Decreto 451/2012, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, resolvió fijar la cuantía del complemento variable del Presidente-Consejero Delegado, en 13.320,71 euros, tras la aplicación de la revisión salarial correspondiente al año 2022, ya citada en párrafos anteriores.

Igualmente, teniendo en cuenta los criterios contenidos en la normativa citada en el párrafo anterior, el Ministerio resolvió fijar la cuantía del complemento variable del Director General de Aeropuertos, que asciende a un importe de 27.783,49 euros, tras la aplicación de la revisión salarial correspondiente al año 2022, ya citada en párrafos anteriores.

La revisión salarial para 2022, recogida en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, consiste en un incremento del 3,5% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2021.

Para el cálculo del importe de la remuneración variable se considerará el grado de cumplimiento y la ponderación de cada uno de los objetivos señalados en los apartados anteriores y se aplicarán las normas y procedimientos internos de evaluación de objetivos, establecidos por la Sociedad para sus directivos. Una vez finalizado el año, se determina el grado de consecución.

La evaluación del cumplimiento correspondiente al ejercicio económico 2022 comprende desde el 1 de enero al 31 de diciembre. Para poder ser evaluado, necesario permanecer al menos cuatro meses (4) desempeñando el puesto.

En cuanto a los métodos para comprobar que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento para poder decir que se ha cumplido con el objetivo, la Dirección Económico-Financiera ha comprobado el cumplimiento de los objetivos de la siguiente forma:

1. CONTROL DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN: Cumplimiento del presupuesto de Gastos (OPEX) ajustado por costes de energía aprobado en el Presupuesto Operativo 2022. Grado de cumplimiento de OPEX condicionado a la evolución del tráfico de pasajeros. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.
2. EJECUCIÓN DE INVERSIONES: Alcanzar el nivel de inversión regulada aprobado en el Plan Operativo 2022. Grado de cumplimiento de la inversión regulada aprobada para el año 2022 con criterio de devengo. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.
3. FINANCIACIÓN: Asegurar la financiación necesaria y el cumplimiento de las obligaciones de la deuda. Cumplir con los covenants de la deuda. En caso de incumplimiento de estos últimos, obtener waivers suficientes para garantizar la continuidad del negocio. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con el certificado de cumplimiento del ratio de liquidez.
4. SOSTENIBILIDAD: Plan de Acción Climática (PAC). Aprobación en JGA del "Informe Actualizado de Acción Climática" de 2021 y cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC 2022. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.

En relación con los objetivos del Director General de Aeropuertos (Consejero Ejecutivo), D. Francisco Javier Marín San Andrés, estos quedan recogidos y detallados en el apartado A.1.2 del presente Informe.

El cumplimiento máximo global de los objetivos marcados no podrá superar el 100% y, por ello, no podrá superarse el importe monetario fijado en las normas de aplicación.

A.1.7 Principales características de los sistemas de ahorro a largo plazo. Entre otra información, se indicarán las contingencias cubiertas por el sistema, si es de aportación o prestación definida, la aportación anual que se tenga que realizar a los sistemas de aportación definida, la prestación a la que tengan derecho los beneficiarios en el caso de sistemas de prestación definida, las condiciones de consolidación de los derechos económicos a favor de los consejeros y su compatibilidad con cualquier tipo de pago o indemnización por resolución o cese anticipado, o derivado de la terminación de la relación contractual, en los términos previstos, entre la sociedad y el consejero.

Se deberá indicar si el devengo o consolidación de alguno de los planes de ahorro a largo plazo está vinculado a la consecución de determinados objetivos o parámetros relacionados con el desempeño a corto y largo plazo del consejero.

Los consejeros ejecutivos, de manera general, una vez superen el período de carencia estipulado, serán partícipes del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena, no estando vinculado a ningún parámetro o consecución de objetivos.

El Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena se constituyó con duración indefinida el 27 de diciembre de 2001, y se configura como una institución de previsión de carácter privado, voluntario e independiente de la Seguridad Social pública que, en razón de sus sujetos constituyentes, se encuadra en la modalidad de sistema de empleo, siendo en razón de las obligaciones estipuladas, de aportación definida.

Dicho Plan cubre las siguientes contingencias:

a. **Jubilación del partícipe o partícipe en suspenso.**

b. **Incapacidad permanente total para la profesión habitual, absoluta para todo trabajo y gran invalidez del partícipe o partícipe en suspenso. Entendiéndose por estas situaciones las que así sean reconocidas y declaradas por el Instituto Nacional de la Seguridad Social u organismo competente o, en su caso, por el Órgano Jurisdiccional competente.**

c. **El fallecimiento del partícipe, partícipe en suspenso o beneficiario.**

El ser partícipe del Plan es compatible con otro tipo de indemnizaciones por resolución anticipada o terminación de la relación contractual entre la sociedad y el consejero ejecutivo.

Constituirán derechos consolidados del partícipe la cuota parte del fondo de capitalización que le corresponda en función de las contribuciones y aportaciones, así como las rentas generadas por los recursos invertidos, atendiendo, en su caso, a los quebrantos, costes y gastos que se hayan producido. En este sentido, la realización de aportaciones por parte de la empresa se regirá por lo que se indique en la Ley de Presupuestos Generales del Estado vigente cada año.

Durante el año 2022 se han realizado las aportaciones correspondientes al ejercicio 2021, que consisten en los importes consolidados en ejercicios anteriores:

- Para 2018: un 0,20% (Ley 6/2018, de 3 de julio de PGE para 2018).
- Para 2019: un 0,25% (RD-ley 24/2018, de 21 de diciembre, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público).
- Para 2020: un 0,30% (RD-ley 2/2020, de 21 de enero, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público).

Para el Presidente-Consejero Delegado dichas aportaciones ascienden a 1.242,53 euros y para el Director General de Aeropuertos ascienden a 1.014,10 euros.

Dichas aportaciones en derechos consolidados, a día 31 de diciembre de 2022, ascienden a:

1.236,63 € para el Presidente – Consejero Delegado

1.009,29 € para el Director General de Aeropuertos

Los derechos acumulados consolidados del Presidente – Consejero Delegado y del Director General de Aeropuertos ascienden a:

3.281,53 € para el Presidente – Consejero Delegado

2.826,72 € para el Director General de Aeropuertos

A.1.8 Cualquier tipo de pago o indemnización por resolución o cese anticipado o derivado de la terminación de la relación contractual en los términos previstos entre la sociedad y el consejero, sea el cese a voluntad de la empresa o del consejero, así como cualquier tipo de pactos acordados, tales como exclusividad, no concurrencia post-contractual y permanencia o fidelización, que den derecho al consejero a cualquier tipo de percepción.

En el caso de terminación del contrato con el Presidente–Consejero Delegado por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas para su terminación (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, al no tener la condición de funcionario o empleado del sector público estatal, autonómico o local, tendrá derecho a una indemnización monetaria equivalente a siete días de retribución anual, por año de servicio, con el límite de seis mensualidades.

En el caso de terminación del contrato con el Director General de Aeropuertos (Consejero Ejecutivo) por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas para su terminación (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, por su condición de empleado de entidad integrante del sector público estatal con reserva de puesto, no tendrá derecho a indemnización alguna, excepto la prevista por incumplimiento del preaviso correspondiente.

A.1.9 Indique las condiciones que deberán respetar los contratos de quienes ejerzan funciones de alta dirección como consejeros ejecutivos. Entre otras, se informará sobre la duración, los límites a las cuantías de indemnización, las cláusulas de permanencia, los plazos de preaviso, así como el pago como sustitución del citado plazo de preaviso, y cualesquiera otras cláusulas relativas a primas de contratación, así como indemnizaciones o blindajes por resolución anticipada o terminación de la relación contractual entre la sociedad y el consejero ejecutivo. Incluir, entre otros, los pactos o acuerdos de no concurrencia, exclusividad, permanencia o fidelización y no competencia post-contractual, salvo que se hayan explicado en el apartado anterior.

El régimen jurídico aplicable al contrato con el Presidente-Consejero Delegado de la Sociedad es la disposición adicional octava del Real Decreto-Ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral, el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, que regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, y demás disposiciones legales o normativas aplicables.

La duración del contrato con el Presidente-Consejero Delegado es indefinida y no se prevén compensaciones económicas para el caso de extinción de la relación contractual con la Sociedad cuando esta terminación sea consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones.

En el caso de terminación del contrato con el Presidente-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 Presidente-Consejero Delegado, al no tener la condición de funcionario o empleado del sector público estatal, autonómico o 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 Presidente-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 Presidente-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.

En cuanto al régimen de exclusividad, al Presidente-Consejero Delegado le resulta de aplicación el artículo 13 de la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del

Estado, según el cual deberá contar con la autorización del Consejo de Ministros para ejercer la Presidencia de las sociedades a que refiere el artículo 13.2 de la citada ley.

No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización.

El régimen jurídico aplicable al contrato con el Director General de Aeropuertos (Consejero Ejecutivo) es la disposición adicional octava del Real Decreto-Ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral, el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, que regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, y demás disposiciones legales o normativas aplicables.

La duración del contrato con el Director General de Aeropuertos (consejero ejecutivo) es indefinida y no se prevén compensaciones económicas para el caso de extinción de la relación contractual con la Sociedad cuando esta terminación sea consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones.

En el caso de terminación del contrato con el Director General de Aeropuertos (consejero ejecutivo) 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, por su condición de empleado de entidad integrante del sector público estatal con reserva de puesto, no tendrá derecho a indemnización alguna, excepto la prevista por incumplimiento del preaviso correspondiente.

En caso de extinción por mutuo acuerdo entre las partes o por dimisión del Director General de Aeropuertos (consejero ejecutivo), 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 para la Sociedad y 3 meses para el Directivo (consejero ejecutivo). 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.

En cuanto al régimen de exclusividad, en caso que el Director General de Aeropuertos - consejero ejecutivo- quiera desempeñar alguna de las actividades exceptuadas previstas en el artículo 19 de la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de Incompatibilidades del personal al servicio de las Administraciones Públicas, necesitará manifestarlo de forma expresa, al supervisor financiero/accionista y contar con la autorización, en forma de acuerdo del Consejo de Administración de la Sociedad, sin perjuicio de la necesidad de autorización del Consejo de Ministros en los supuestos previstos en el artículo 8 de la citada ley.

No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización.

A.1.10 La naturaleza e importe estimado de cualquier otra remuneración suplementaria que será devengada por los consejeros en el ejercicio en curso en contraprestación por servicios prestados distintos de los inherentes a su cargo.

No aplica

A.1.11 Otros conceptos retributivos como los derivados, en su caso, de la concesión por la sociedad al consejero de anticipos, créditos y garantías y otras remuneraciones.

No aplica

A.1.12 La naturaleza e importe estimado de cualquier otra remuneración suplementaria prevista no incluida en los apartados anteriores, ya sea satisfecha por la entidad u otra entidad del grupo, que se devengará por los consejeros en el ejercicio en curso.

No aplica

A.2 Explique cualquier cambio relevante en la política de remuneraciones aplicable en el ejercicio en curso derivada de:

a) Una nueva política o una modificación de la política ya aprobada por la Junta.

b) Cambios relevantes en las determinaciones específicas establecidas por el consejo para el ejercicio en curso de la política de remuneraciones vigente respecto de las aplicadas en el ejercicio anterior.

c) Propuestas que el consejo de administración hubiera acordado presentar a la junta general de accionistas a la que se someterá este informe anual y que se propone que sean de aplicación al ejercicio en curso.

No existe, con base en lo explicitado en el punto A.1

A.3 Identifique el enlace directo al documento en el que figure la política de remuneraciones vigente de la sociedad, que debe estar disponible en la página web de la sociedad.

No existe, en base a lo explicitado en el punto A.1

A.4 Explique, teniendo en cuenta los datos facilitados en el apartado B.4, cómo se ha tenido en cuenta el voto de los accionistas en la junta general a la que se sometió a votación, con carácter consultivo, el informe anual de remuneraciones del ejercicio anterior.

Aunque en la votación consultiva del IARC en la Junta General de Accionistas celebrada en 2022 hubo un número de votos negativos que supusieron un 4,40 % del total, no podemos implementar mejoras en la remuneración del Consejo de Administración, ya que como reportamos, Aena 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, estando sometida tanto al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, como a lo previsto en materia retributiva para todos los empleados en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado. En el apartado A.1.1 se relaciona la normativa que se aplica.

B RESUMEN GLOBAL DE CÓMO SE APLICÓ LA POLÍTICA DE RETRIBUCIONES DURANTE EL EJERCICIO CERRADO

B.1.1 Explique el proceso que se ha seguido para aplicar la política de remuneraciones y determinar las retribuciones individuales que se reflejan en la sección C del presente informe. Esta información incluirá el papel desempeñado por la comisión de retribuciones, las decisiones tomadas por el consejo de administración y, en su caso, la identidad y el rol de los asesores externos cuyos servicios se hayan utilizado en el proceso de aplicación de la política retributiva en el ejercicio cerrado.

Tal como se ha expuesto en el apartado A del presente Informe, Aena, como sociedad mercantil estatal, está sometida tanto al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, como a lo previsto en materia retributiva en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

A estos efectos, la remuneración de los consejeros excluidos los gastos que corresponda reembolsar, es la siguiente:

a. Los consejeros no ejecutivos perciben una dieta por asistencia a las reuniones del consejo hasta un máximo de 11.994 euros anuales, en cumplimiento de la normativa anteriormente citada conforme a la cual el importe anual por consejero no puede superar en ningún caso dicho límite anual.

b. Los consejeros de Aena que tienen además la consideración de alto cargo o máximo responsable o directivo del sector público no perciben la dieta indicada en el apartado anterior, siendo su importe ingresado por Aena en el Tesoro Público en el caso de los Altos Cargos.

En 2022 D. Maurici Lucena Betriu, D. Ángel Luis Arias Serrano (Consejero de Aena hasta el 31 de marzo de 2022), D. Ignacio Díaz Bidart, Dª Angélica Martínez Ortega, han tenido la consideración de Alto Cargo por lo que su dieta se ha ingresado en el Tesoro Público.

El Presidente-Consejero Delegado, conforme se ha expuesto en el apartado A del presente Informe, percibe una retribución fija cuyo importe anual asciende a 118.993,16 euros. Además, percibe una retribución complementaria, que comprende un complemento de puesto y un complemento variable, que no puede exceder del porcentaje máximo fijado para el grupo en el que se clasifica Aena, que es el Grupo 1, tal y como se ha indicado en el apartado A1 anterior.

c. El Director General de Aeropuertos (Consejero Ejecutivo), conforme se ha expuesto en el apartado A del presente Informe, percibe una retribución fija cuyo importe asciende a 96.199,93 euros. Además, percibe una retribución complementaria, que comprende un complemento de puesto y un complemento variable, que no puede exceder del porcentaje máximo fijado para el grupo en el que se clasifica Aena, que es el Grupo 1, tal y como se ha indicado en el apartado A1 anterior.

d. En 2022 se ha aplicado la revisión salarial correspondiente a dicho ejercicio, recogida en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre. Dicha revisión consiste en un incremento del 3,5% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2021.

   Se hace constar, que, con carácter previo a la aprobación por el Consejo de Administración, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo informa favorablemente los objetivos que servirán para el cálculo de la remuneración variable que perciben los Consejeros Ejecutivos.

B.1.2 Explique cualquier desviación del procedimiento establecido para la aplicación de la política de remuneraciones que se haya producido durante el ejercicio.

No existe, en base a lo explicitado en el punto A.1

B.1.3 Indique si se ha aplicado cualquier excepción temporal a la política de remuneraciones y, de haberse aplicado, explique las circunstancias excepcionales que han motivado la aplicación de estas excepciones, los componentes específicos de la política retributiva afectados y las razones por las que la entidad considera que esas excepciones han sido necesarias para servir a los intereses a largo plazo y la sostenibilidad de la sociedad en su conjunto o para asegurar su viabilidad. Cuantifique, asimismo, el impacto que la aplicación de estas excepciones ha tenido sobre la retribución de cada consejero en el ejercicio.

No existe, en base a lo explicitado en el punto A.1

B.2 Explique las diferentes acciones adoptadas por la sociedad en relación con el sistema de remuneración y cómo han contribuido a reducir la exposición a riesgos excesivos y ajustarlo a los objetivos, valores e intereses a largo plazo de la sociedad, incluyendo una referencia a las medidas que han sido adoptadas para garantizar que en la remuneración devengada se ha atendido a los resultados a largo plazo de la sociedad y alcanzado un equilibrio adecuado entre los componentes fijos y variables de la remuneración, qué medidas han sido adoptadas en relación con aquellas categorías de personal cuyas actividades profesionales tengan una repercusión material en el perfil de riesgos de la entidad, y qué medidas han sido adoptadas para evitar conflictos de intereses, en su caso.

Aena, como sociedad mercantil estatal, está sometida tanto al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, como a lo previsto en materia retributiva en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado por lo que no hay margen de discrecionalidad a la hora de fijar acciones concretas en materia de retribución de Consejeros.

B.3 Explique cómo la remuneración devengada y consolidada en el ejercicio cumple con lo dispuesto en la política de retribución vigente y, en particular, cómo contribuye al rendimiento sostenible y a largo plazo de la sociedad.

Informe igualmente sobre la relación entre la retribución obtenida por los consejeros y los resultados u otras medidas de rendimiento, a corto y largo plazo, de la entidad, explicando, en su caso, cómo las variaciones en el rendimiento de la sociedad han podido influir en la variación de las remuneraciones de los consejeros, incluyendo las devengadas cuyo pago se hubiera diferido, y cómo éstas contribuyen a los resultados a corto y largo plazo de la sociedad.

No existe, conforme a lo explicitado en el punto A

B.4 Informe del resultado de la votación consultiva de la junta general al informe anual sobre remuneraciones del ejercicio anterior, indicando el número de abstenciones y de votos negativos, en blanco y a favor que se hayan emitido:

	Número	% sobre el total
Votos emitidos	131.452.713	87,64

	Número	% sobre emitidos
Votos negativos	5.788.939	4,40
Votos a favor	125.578.361	95,53
Votos en blanco	160	0,00
Abstenciones	85.253	0,07

B.5 Explique cómo se han determinado los componentes fijos devengados y consolidados durante el ejercicio por los consejeros en su condición de tales, su proporción relativa para cada consejero y cómo han variado respecto al año anterior:

No aplicable conforme a lo explicitado en el punto A.1.

B.6 Explique cómo se han determinado los sueldos devengados y consolidados, durante el ejercicio cerrado, por cada uno de los consejeros ejecutivos por el desempeño de funciones de dirección, y cómo han variado respecto al año anterior.

Los únicos consejeros ejecutivos son el Presidente-Consejero Delegado y el Director General de Aeropuertos.

Durante el ejercicio 2022, el cargo de Presidente – Consejero Delegado ha sido desempeñado por D. Maurici Lucena Betriu y su Retribución devengada en este período ha sido:

Retribución fija:	Retribución Básica:	118.993,16 euros
Retr. complementaria:	Compl. de Puesto:	47.597,27 euros
	Compl. Variable:	13.230,62 euros
Otros conceptos:	Prima seguro de vida:	102,00 euros
	(*) Aportación P. Pensiones:	1.242,53 euros

(*) Con derechos consolidados, a 31/12/2022, por importe de 1.236,64 €

La variación con respecto al ejercicio anterior se debe al abono de la revisión salarial correspondiente al ejercicio 2022, recogida en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre. Dicha revisión consiste en un incremento del 3,5% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2021.

Adicionalmente, durante el año 2022 se han realizado las aportaciones al Plan de Pensiones correspondientes al ejercicio 2021, que consisten en los importes consolidados en ejercicio anteriores.

Durante el ejercicio 2022, el cargo de Director General de Aeropuertos (Consejero Ejecutivo) ha sido desempeñado por D. Francisco Javier Marín San Andrés y su Retribución devengada en este período ha sido:

Retribución fija:	Retribución Básica:	96.199,93 euros
Retr. complementaria:	Compl. de Puesto:	22.852,11 euros
	Compl. Variable:	27.595,57 euros
Otros conceptos:	Prima seguro de vida:	277,80 euros
	Especie vehíc.y comb.	3.779,88 euros
	(*)Aportación P. Pensiones	1.014,10 euros

(*) Con derechos consolidados, a 31/12/2022, por importe de 1.009,29€

La variación con respecto al ejercicio anterior se debe al abono de la revisión salarial correspondiente al ejercicio 2022, recogida en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre. Dicha revisión consiste en un incremento del 3,5% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2021.

Adicionalmente, durante el año 2022 se han realizado las aportaciones al Plan de Pensiones correspondientes al ejercicio 2021, que consisten en los importes consolidados en ejercicio anteriores.

Las aportaciones extraordinarias consolidadas se corresponden con las siguientes Leyes/Reales Decretos:

- Para 2018: un 0,20% (Ley 6/2018, de 3 de julio de PGE para 2018).
- Para 2019: un 0,25% (RD-ley 24/2018, de 21 de diciembre, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público).
- Para 2020: un 0,30% (RD-ley 2/2020, de 21 de enero, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público).

B.7 Explique la naturaleza y las principales características de los componentes variables de los sistemas retributivos devengados y consolidados en el ejercicio cerrado.

En particular:

a) Identifique cada uno de los planes retributivos que han determinado las distintas remuneraciones variables devengadas por cada uno de los consejeros durante el ejercicio cerrado, incluyendo información sobre su alcance, su fecha de aprobación, fecha de implantación, condiciones en su caso de consolidación, periodos de devengo y vigencia, criterios que se han utilizado para la evaluación del desempeño y cómo ello ha impactado en la fijación del importe variable devengado, así como los criterios de medición que se han utilizado y el plazo necesario para estar en condiciones de medir adecuadamente todas las condiciones y criterios estipulados, debiendo explicarse en detalle los criterios y factores que ha aplicado en cuanto al tiempo requerido y métodos para comprobar que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento o de cualquier otro tipo a las que estaba vinculado el devengo y consolidación de cada componente de la retribución variable.

b) En el caso de planes de opciones sobre acciones u otros instrumentos financieros, las características generales de cada plan incluirán información sobre las condiciones tanto para adquirir su titularidad incondicional (consolidación), como para poder ejercitar dichas opciones o instrumentos financieros, incluyendo el precio y plazo de ejercicio.

c) Cada uno de los consejeros, y su categoría (consejeros ejecutivos, consejeros externos dominicales, consejeros externos independientes u otros consejeros externos), que son beneficiarios de sistemas retributivos o planes que incorporan una retribución variable.

d) En su caso, se informará sobre los periodos establecidos de devengo, de consolidación o de aplazamiento del pago de importes consolidados que se hayan aplicado y/o los periodos de retención/no disposición de acciones u otros instrumentos financieros, si existieran.

Explique los componentes variables a corto plazo de los sistemas retributivos

El artículo 7 del 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, establece la asignación por quien ejerza el control o supervisión financiera, por el accionista o, en su defecto, por el Ministerio de adscripción de las entidades incluidas en su ámbito de aplicación, del complemento de puesto y del complemento variable de la retribución de sus máximos responsables y directivos.

Solamente reciben una retribución variable los Consejeros Ejecutivos (por su condición de ejecutivos de la Sociedad) y, teniendo en cuenta los criterios contenidos en dicho artículo y los límites establecidos por la Orden de 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas por la que se aprueba la clasificación de las Sociedades Mercantiles Estatales, de conformidad con el Real Decreto 451/2012, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana resolvió fijar la cuantía del complemento variable del Presidente-Consejero Delegado, que asciende a 13.320,71 euros y del Director General de Aeropuertos, que asciende a 27.783,49 euros.

Los objetivos fijados para el año 2022 para la percepción de la remuneración variable han sido recogidos en el apartado A 1 del presente Informe, siendo el grado de consecución de cada uno de ellos en el año 2022 el que se indica a continuación:

1. CONTROL DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN: Cumplimiento del presupuesto de Gastos (OPEX) ajustado por costes de energía aprobado en el Presupuesto Operativo 2022. Grado de cumplimiento de OPEX condicionado a la evolución del tráfico de pasajeros. Se ha conseguido en un 100,87%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 25,22%.

2. EJECUCIÓN DE INVERSIONES: Alcanzar el nivel de inversión regulada aprobado en el Plan Operativo 2022. Grado de cumplimiento de la inversión regulada aprobada para el año 2022 con criterio de devengo. Se ha conseguido en un 100%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 25%.

3. FINANCIACIÓN: Asegurar la financiación necesaria y el cumplimiento de las obligaciones de la deuda. Cumplir con los covenants de la deuda. En caso de incumplimiento de estos últimos, obtener waivers suficientes para garantizar la continuidad del negocio. Se ha conseguido en un 100%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 25%.

4. SOSTENIBILIDAD: Plan de Acción Climática (PAC). Aprobación en JGA del "Informe Actualizado de Acción Climática" de 2021 y cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC 2022. Se ha conseguido en un 113,55%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 28,39%.

La evaluación del cumplimiento correspondiente al ejercicio económico 2022 comprende desde el 1 de enero al 31 de diciembre. Para poder ser evaluado, es necesario permanecer al menos cuatro meses (4) desempeñando el puesto.

En cuanto a los métodos para comprobar que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento para poder decir que se ha cumplido con el objetivo, la Dirección Económico-Financiera ha comprobado el cumplimiento de los objetivos de la siguiente forma:

1. CONTROL DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN: Cumplimiento del presupuesto de Gastos (OPEX) ajustado por costes de energía aprobado en el Presupuesto Operativo 2022. Grado de cumplimiento de OPEX condicionado a la evolución del tráfico de pasajeros. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.
2. EJECUCIÓN DE INVERSIONES: Alcanzar el nivel de inversión regulada aprobado en el Plan Operativo 2022. Grado de cumplimiento de la inversión regulada aprobada para el año 2022 con criterio de devengo. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.
3. FINANCIACIÓN: Asegurar la financiación necesaria y el cumplimiento de las obligaciones de la deuda. Cumplir con los covenants de la deuda. En caso de incumplimiento de estos últimos, obtener waivers suficientes para garantizar la continuidad del negocio. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con el certificado de cumplimiento del ratio de liquidez.
4. SOSTENIBILIDAD: Plan de Acción Climática (PAC). Aprobación en JGA del "Informe Actualizado de Acción Climática" de 2021 y cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC 2022. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.

El grado de consecución de los objetivos de empresa (que constituyen los objetivos personales del Presidente-Consejero Delegado) ha sido de un 103,61%, aunque como ya se ha explicado con anterioridad, el cumplimiento máximo global de los objetivos marcados no podrá superar el 100% y, por ello, no podrá superarse el importe monetario fijado en las normas de aplicación, cuya remuneración variable anual se abona íntegramente en metálico.

En cuanto al grado de cumplimiento de los objetivos personales del Director General, los objetivos específicos del puesto se han cumplido de la siguiente forma.

1. Mantener los altos niveles de calidad de los servicios prestados en los aeropuertos. Parámetro B de la red de aeropuertos. Se ha conseguido en un 112,5%, que ponderado en un 15%, da un resultado del 16,88%.
2. Licitación del concurso público para la selección de agentes de Handling de rampa. Fecha de Licitación. Se ha conseguido en un 123,37%, que ponderado en un 15%, da un resultado del 18%.
3. Cumplimiento del presupuesto de Otros Gastos de Explotación Directos de la DGA (sin insolvencias de clientes ni otros gastos de gestión) y ajustado por costes de energía y aprobado en el PO22. Grado de cumplimiento del presupuesto de OGE condicionada al tráfico de pasajeros. Se ha conseguido en un 125%, que ponderado en un 35%, da un resultado del 42%.
4. Alcanzar el nivel de inversión regulada aprobada en el PO22. Grado de cumplimiento de la inversión regulada para el año 2022 con criterio de devengo sin considerar desviaciones imputables a otras AAPP. Se ha conseguido en un 100%, que ponderado en un 35%, da un resultado del 35%.

En cuanto a los métodos para comprobar que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento para poder decir que se ha cumplido con el objetivo, se ha comprobado el cumplimiento de los objetivos con la información disponible en los sistemas de la Empresa.

El grado de consecución global de los objetivos del Director General (objetivos de Empresa y objetivos personales) ha sido de un 106,55%, aunque como ya se ha explicado con anterioridad, el cumplimiento máximo global de los objetivos marcados no podrá superar el 100% y, por ello, no podrá superarse el importe monetario fijado en las normas de aplicación, cuya remuneración variable anual se abona íntegramente en metálico..

Para el cálculo del importe de la remuneración variable se considerará el grado de cumplimiento y la ponderación de cada uno de los objetivos y se aplicarán las normas y procedimientos internos de evaluación

de objetivos, establecidos por la Sociedad para sus directivos. Una vez finalizado el año, se determina el grado de consecución.

La cantidad a percibir en concepto de complemento variable, devengada durante el ejercicio por los consejeros ejecutivos, se abona dividida en dos partes: el 80 por ciento de la cantidad a percibir se abona en diciembre del ejercicio, y el 20 por ciento restante se abona en marzo del año siguiente, una vez obtenidos los datos definitivos de cierre de ejercicio.

Explique los componentes variables a largo plazo de los sistemas retributivos

No existen

B.8 Indique si se ha procedido a reducir o a reclamar la devolución de determinados componentes variables devengados cuando se hubiera, en el primer caso, diferido el pago de importes no consolidados o, en el segundo caso, consolidado y pagado, atendiendo a unos datos cuya inexactitud haya quedado después demostrada de forma manifiesta. Describa los importes reducidos o devueltos por la aplicación de las cláusulas de reducción (malus) o devolución (clawback), por qué se han ejecutado y los ejercicios a que corresponden.

No se ha producido esta situación.

B.9 Explique las principales características de los sistemas de ahorro a largo plazo cuyo importe o coste anual equivalente figura en los cuadros de la Sección C, incluyendo jubilación y cualquier otra prestación de supervivencia, que sean financiados, parcial o totalmente, por la sociedad, ya sean dotados interna o externamente, indicando el tipo de plan, si es de aportación o prestación definida, las contingencias que cubre, las condiciones de consolidación de los derechos económicos a favor de los consejeros y su compatibilidad con cualquier tipo de indemnización por resolución anticipada o terminación de la relación contractual entre la sociedad y el consejero.

Los consejeros ejecutivos, de manera general, una vez superen el período de carencia estipulado, serán partícipes del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena, no estando vinculado a ningún parámetro o consecución de objetivos.

El Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena se constituyó con duración indefinida el 27 de diciembre de 2001, y se configura como una institución de previsión de carácter privado, voluntario e independiente de la Seguridad Social pública que, en razón de sus sujetos constituyentes, se encuadra en la modalidad de sistema de empleo, siendo en razón de las obligaciones estipuladas, de aportación definida.

Dicho Plan cubre las siguientes contingencias:

a. Jubilación del partícipe o partícipe en suspenso.

b. Incapacidad permanente total para la profesión habitual, absoluta para todo trabajo y gran invalidez del partícipe o partícipe en suspenso. Entendiéndose por estas situaciones las que así sean reconocidas y declaradas por el Instituto Nacional de la Seguridad Social u organismo competente o, en su caso, por el Órgano Jurisdiccional competente.

c. El fallecimiento del partícipe, partícipe en suspenso o beneficiario.

El ser partícipe del Plan es compatible con otro tipo de indemnizaciones por resolución anticipada o terminación de la relación contractual entre la sociedad y el consejero ejecutivo.

Constituirán derechos consolidados del partícipe la cuota parte del fondo de capitalización que le corresponda en función de las contribuciones y aportaciones, así como las rentas generadas por los recursos invertidos, atendiendo, en su caso, a los quebrantos, costes y gastos que se hayan producido. En este sentido, la realización de aportaciones por parte de la empresa se regirá por lo que se indique en la Ley de Presupuestos Generales del Estado vigente cada año.

Durante el año 2022 se han realizado las aportaciones correspondientes al ejercicio 2021, que consisten en los importes consolidados en ejercicios anteriores. Para el Presidente-Consejero Delegado dichas aportaciones ascienden a 1.242,53 euros y para el Director General de Aeropuertos ascienden a 1.014,10 euros.

Dichas aportaciones en derechos consolidados, a día 31 de diciembre de 2022, ascienden a:

1.236,64 € para el Presidente – Consejero Delegado

1.009,29 € para el Director General de Aeropuertos

Los derechos acumulados consolidados del Presidente – Consejero Delegado y del Director General de Aeropuertos ascienden a:

3.281,53 € para el Presidente – Consejero Delegado

2.826,72 € para el Director General de Aeropuertos

B.10 Explique, en su caso, las indemnizaciones o cualquier otro tipo de pago derivados del cese anticipado, sea el cese a voluntad de la empresa o del consejero, o de la terminación del contrato, en los términos previstos en el mismo, devengados y/o percibidos por los consejeros durante el ejercicio cerrado.

El único caso en el que pudieran proceder este tipo de pagos sería en caso de terminación del contrato de los consejeros ejecutivos.

La duración de los contratos con los consejeros ejecutivos es indefinida y no se prevén compensaciones económicas para el caso de extinción de la relación contractual con la Sociedad cuando esta terminación sea consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones.

En el caso de terminación del contrato con el Presidente-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 Presidente-Consejero Delegado, al no tener la condición de funcionario o empleado del sector público estatal, autonómico o 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 Presidente-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 Presidente-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.

En cuanto al régimen de exclusividad, al Presidente-Consejero Delegado le resulta de aplicación el artículo 13 de la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado, según el cual deberá contar con la autorización del Consejo de Ministros para ejercer la Presidencia de las sociedades a que refiere el artículo 13.2 de la citada ley.

No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización.

La duración del contrato con el Director General de Aeropuertos (consejero ejecutivo) es indefinida y no se prevén compensaciones económicas para el caso de extinción de la relación contractual con la Sociedad cuando esta terminación sea consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones.

En el caso de terminación del contrato con el Director General de Aeropuertos (consejero ejecutivo) 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, por su condición de empleado de entidad integrante del sector público estatal con reserva de puesto, no tendrá derecho a indemnización alguna, excepto la prevista por incumplimiento del preaviso correspondiente.

En caso de extinción por mutuo acuerdo entre las partes o por dimisión del Director General de Aeropuertos (consejero ejecutivo), 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 para la Sociedad y 3 meses para el Directivo (consejero ejecutivo). 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.

En cuanto al régimen de exclusividad, en caso que el Director General de Aeropuertos - consejero ejecutivo quiera desempeñar alguna de las actividades exceptuadas previstas en el artículo 19 de la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de Incompatibilidades del personal al servicio de las Administraciones Públicas necesitarán manifestarlo, de forma expresa, al supervisor financiero/accionista y contar con la autorización, en forma de acuerdo del Consejo de Administración de la Sociedad, sin perjuicio de la necesidad de autorización del Consejo de Ministros en los supuestos previstos en el artículo 8 de la citada ley.

No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización.

B.11 Indique si se han producido modificaciones significativas en los contratos de quienes ejerzan funciones de alta dirección como consejeros ejecutivos y, en su caso, explique las mismas. Asimismo, explique las condiciones principales de los nuevos contratos firmados con consejeros ejecutivos durante el ejercicio, salvo que se hayan explicado en el apartado A.1.

No se han producido modificaciones en los contratos de quienes ejercen funciones de alta dirección como consejeros ejecutivos.

B.12 Explique cualquier remuneración suplementaria devengada por los consejeros como contraprestación por los servicios prestados distintos de los inherentes a su cargo.

No aplica.

B.13 Explique cualquier retribución derivada de la concesión de anticipos, créditos y garantías, con indicación del tipo de interés, sus características esenciales y los importes eventualmente devueltos, así como las obligaciones asumidas por cuenta de ellos a título de garantía.

No aplica.

B.14 Detalle la remuneración en especie devengada por los consejeros durante el ejercicio, explicando brevemente la naturaleza de los diferentes componentes salariales.

Los Consejeros Ejecutivos son beneficiarios de las pólizas colectivas de Seguros de Vida y Accidentes y de Seguro de Salud que están contratadas para todos los empleados de la sociedad, que no aplican sin embargo para el resto de consejeros.

Estas pólizas se imputan como retribución en especie. En el caso de la Póliza del Seguro de Vida y Accidentes se considera retribución en especie la totalidad de la prima y, en el caso del Seguro de Salud, se considera retribución en especie la cantidad que supere los 500 € anuales, que, en el ejercicio 2022, no se han superado.

La prima de Seguro de Vida y Accidentes devengada durante 2022, por el titular que ha desempeñado el cargo de Presidente-Consejero Delegado, D. Maurici Lucena Betriu, asciende a 102 euros y la prima de Seguro de Vida y Accidentes devengada durante 2022 por el titular que ha desempeñado el cargo de Director General de Aeropuertos, D. Francisco Javier Marín San Andrés, asciende a 277,80 euros

Además, al Director General de Aeropuertos, D. Francisco Javier Marín San Andrés, se le imputa retribución en especie por uso de vehículo de empresa y asignación de combustible, que asciende a 3.779,88 euros.

B.15 Explique las remuneraciones devengadas por el consejero en virtud de los pagos que realice la sociedad cotizada a una tercera entidad en la cual presta servicios el consejero, cuando dichos pagos tengan como fin remunerar los servicios de éste en la sociedad.

No aplica.

B.16 Explique y detalles los importes devengados en el ejercicio en relación con cualquier otro concepto retributivo distinto de los anteriores, cualquiera que sea su naturaleza o la entidad del grupo que lo satisfaga, incluyendo todas las prestaciones en cualquiera de sus formas, como cuando tenga la consideración de operación vinculada o, especialmente, cuando afecte de manera significativa a la imagen fiel de las remuneraciones totales devengadas por el consejero, debiendo explicarse el importe otorgado o pendiente de pago, la naturaleza de la contraprestación recibida y las razones por las que se habría considerado, en su caso, que no constituye una remuneración al consejero por su condición de tal o en contraprestación por el desempeño de sus funciones ejecutivas, y si se ha considerado apropiado o no incluirse entre los importes devengados en el apartado de "otros conceptos" de la sección C.

No aplica.

C DETALLE DE LAS RETRIBUCIONES INDIVIDUALES CORRESPONDIENTES A CADA UNO DE LOS CONSEJEROS

Nombre	Tipología	Periodo de devengo ejercicio 2021
LUCENA BETRIU, MAURICI	Ejecutivo	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
ARIAS SERRANO, ANGEL LUIS	Dominical	Desde 01/01/2022 hasta el 31/03/2022
ARRANZ NOTARIO, PILAR	Dominical	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
BALLESTÉ MORILLAS, EVA	Dominical	Desde 31/03/2022 hasta el 31/12/2022
CANO PIQUERO, IRENE	Independiente	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
DELACAMPAGNE CRESPO, MANUEL	Dominical	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
DÍAZ BIDART, JUAN IGNACIO	Dominical	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
DURÁN I LLEIDA, JOSEP ANTONI	Independiente	Desde 01/01/2022 hasta el 17/11/2022
GONZALEZ-IZQUIERDO REVILLA, Mª CORISEO	Independiente	Desde 31/03/2022 hasta el 31/12/2022
IGLESIAS HERRAIZ, LETICIA	Independiente	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
LÓPEZ SEIJAS, AMANCIO	Independiente	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
MARÍN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER	Ejecutivo	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
MARTÍNEZ ORTEGA, ANGÉLICA	Dominical	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
MÍGUEZ BAILO, RAÚL	Dominical	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
RÍO CORTÉS, JUAN	Independiente	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
TCI ADVISORY SERVICES LLP	Dominical	Desde 01/01/2022 hasta el 23/02/2022
TERCEIRO LOMBA, JAIME	Independiente	Desde 01/01/2022 hasta el 31/12/2022
VARELA MUIÑA, TOMÁS	Independiente	Desde 29/11/2022 hasta el 31/12/2022

C.1 Complete los siguientes cuadros respecto a la remuneración individualizada de cada uno de los consejeros (incluyendo la retribución por el ejercicio de funciones ejecutivas) devengada durante el ejercicio.

a) Retribuciones de la sociedad objeto del presente informe:

i) Retribución devengada en metálico (en miles de €)

Nombre	Remuneración fija	Dietas	Remuneración por pertenencia a comisiones del consejo	Sueldo	Retribución variable a corto plazo	Retribución variable a largo plazo	Indemnización	Otros conceptos	Total ejercicio t (2021)	Total ejercicio t-1 (2020)
LUCENA BETRIU, MAURICI		0		167	13				180	177
ARIAS SERRANO, ANGEL LUIS		0							0	0
ARRANZ NOTARIO, PILAR		12							12	12
BALLESTÉ MORILLAS, EVA		8							8	0
CANO PIQUERO, IRENE		12							12	12
DELACAMPAGNE CRESPO, MANUEL		12							12	2
DÍAZ BIDART, JUAN IGNACIO		0							0	0
DURÁN I LLEIDA, JOSEP ANTONI		12							12	12
GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA, Mª CORISEO		10							10	0
IGLESIAS HERRAIZ, LETICIA		12							12	12
LÓPEZ SEIJAS, AMANCIO		12							12	12
MARÍN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER		0		119	28				147	144
MARTÍNEZ ORTEGA, ANGÉLICA		0							0	0
MÍGUEZ BAILO, RAÚL		12							12	2

Nombre	Remuneración fija	Dietas	Remuneración por pertenencia a comisiones del consejo	Sueldo	Retribución variable a corto plazo	Retribución variable a largo plazo	Indemnización	Otros conceptos	Total ejercicio t (2021)	Total ejercicio t-1 (2020)
RÍO CORTÉS, JUAN		12							12	12
TCI ADVISORY SERVICES LLP		2							2	12
TERCEIRO LOMBA, JAIME		12							12	12
VARELA MUIÑA, TOMÁS		0							0	0

Observaciones
2022 (fecha en la que dejó de ser Consejero de Aena), D. Ignacio Díaz Bidart y Dª Angélica Martínez Ortega, no se han tenido en consideración a los efectos de completar el presente apartado puesto que las mismas han sido ingresadas directamente en el Tesoro Público al tener dichos Consejeros la consideración de Alto Cargo según lo señalado en el Apartado A1. Asimismo, D. Francisco Javier Marín San Andrés Consejero de la Sociedad desde el 29 de octubre de 2020, no percibe la dieta por asistencia al Consejo de Administración por su condición de Director General de Aeropuertos, sujeto 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, el cual establece, en su artículo 8.1, la incompatibilidad de esta retribución salarial con el cobro de indemnizaciones previstas en el artículo 27.1.a) del RD 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio, que regula el cobro por asistencia a

ii) Cuadro de movimientos de los sistemas de retribución basados en acciones y beneficio bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados

Nombre	Denominación del Plan	Instrumentos financieros al principio del ejercicio t		Instrumentos financieros concedidos durante el ejercicio t		Instrumentos financieros consolidados en el ejercicio				Instrumentos vencidos y no ejercidos	Instrumentos financieros al final del ejercicio t	
		Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes	Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes	Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes / consolidadas	Precio de las acciones consolidadas	Beneficio Bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados (miles €)	Nº instrumentos	Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes
Consejero 1	Plan 1											
	Plan 2											

iii) Sistemas de ahorro a largo plazo

	Remuneración por consolidación de derechos a sistemas de ahorro
LUCENA BETRIU, MAURICI	1 (miles de euros)
MARÍN SAN ANDRÉS, JAVIER	1 (miles de euros)

Nombre	**Aportación del ejercicio por parte de la sociedad (miles €)**				**Importe de los fondos acumulados (miles €)**			
	Sistemas de ahorro con derechos económicos consolidados		**Sistemas de ahorro con derechos económicos no consolidados**		**Ejercicio 2022**		**Ejercicio 2021**	
	Ejercicio 2022	**Ejercicio 2021**	**Ejercicio 2022**	**Ejercicio 2021**	**Sistemas con derechos económicos consolidados**	**Sistemas con derechos económicos no consolidados**	**Sistemas con derechos económicos consolidados**	**Sistemas con derechos económicos no consolidados**
LUCENA BETRIU, MAURICI	1	1			3		2	
MARÍN SAN ANDRÉS, JAVIER	1	1			3		2	

Observaciones
Según valor de participación a 31/12/2022, del Fondo de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena.

iv) Detalle de otros conceptos

Nombre	**Concepto**	**Importe retributivo**
MARIN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER	Retribución en Especie (Seguro de Vida y Accidentes más vehículo y combustible)	4 (miles de €)

b) Retribuciones a los consejeros de la sociedad cotizada por su pertenencia a órganos de administración de sus entidades dependientes:

i) Retribución devengada en metálico (en miles de €)

Nombre	Remuneración fija	Dietas	Remuneración por pertenencia a comisiones del consejo	Sueldo	Retribución variable a corto plazo	Retribución variable a largo plazo	Indemnización	Otros conceptos	Total ejercicio 2022	Total ejercicio 2021
Consejero 1										
Consejero 2										

ii) Cuadro de movimientos de los sistemas de retribución basados en acciones y beneficio bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados

Nombre	Denominación del Plan	Instrumentos financieros al principio del ejercicio 2022		Instrumentos financieros concedidos durante el ejercicio 2022		Instrumentos financieros consolidados en el ejercicio				Instrumentos vencidos y no ejercidos	Instrumentos financieros al final del ejercicio 2022	
		Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes	Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes	Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes / consolidadas	Precio de las acciones consolidadas	Beneficio Bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados (miles €)	Nº instrumentos	Nº instrumento	Nº Acciones equivalentes
Consejero 1	Plan 1											
	Plan 2											

iii) Sistemas de ahorro a largo plazo

	Remuneración por consolidación de derechos a sistemas de ahorro
Consejero 1	

Nombre	Aportación del ejercicio por parte de la sociedad (miles €)				Importe de los fondos acumulados (miles €)			
	Sistemas de ahorro con derechos económicos consolidados		Sistemas de ahorro con derechos económicos no consolidados		Ejercicio 2022		Ejercicio 2021	
	Ejercicio 2022	Ejercicio 2021	Ejercicio 2022	Ejercicio 2021	Sistemas con derechos económicos consolidados	Sistemas con derechos económicos no consolidados	Sistemas con derechos económicos consolidados	Sistemas con derechos económicos no consolidados
Consejero 1								

iv) Detalle de otros conceptos

Nombre	Concepto	Importe retributivo
Consejero 1		

c) Resumen de las retribuciones (en miles de €):

Se deberán incluir en el resumen los importes correspondientes a todos los conceptos retributivos incluidos en el presente informe que hayan sido devengados por el consejero, en miles de euros.

	Retribución devengada en la Sociedad					Retribución devengada en sociedades del grupo					
Nombre	Total Retribución metálico	Beneficio bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados	Remuneración por sistemas de ahorro	Remuneración por otros conceptos (1)	Total ejercicio 2021 sociedad	Total Retribución metálico	Beneficio bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados	Remuneración por sistemas de ahorro	Remuneración por otros conceptos	Total ejercicio t grupo	Total ejercicio 2022 sociedad + grupo
LUCENA BETRIU, MAURICI	180		1		181						181
ARIAS SERRANO, ANGEL LUIS	0				0						0
ARRANZ NOTARIO, PILAR	12				12						12
BALLESTÉ MORILLAS, EVA	8				8						8
CANO PIQUERO, IRENE	12				12						12
DELACAMPAGNE CRESPO, MANUEL	12				12						12
DÍAZ BIDART, JUAN IGNACIO	0				0						0
DURÁN I LLEIDA, JOSEP ANTONI	12				12						12
GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA, Mª CORISEO	10				10						10
IGLESIAS HERRAIZ, LETICIA	12				12						12

LÓPEZ SEIJAS, AMANCIO	12				12						12
MARÍN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER	147		1	4	152						152
MARTÍNEZ ORTEGA, ANGÉLICA	0				0						0
MÍGUEZ BAILO, RAÚL	12				12						12
RÍO CORTÉS, JUAN	12				12						12
TCI ADVISORY SERVICES LLP	2				2						2
TERCEIRO LOMBA, JAIME	12				12						12
VARELA MUIÑA, TOMÁS	0				0						0
Total:	455				461						461

Observaciones
Notas: (1) Retribución en especie en miles de €.

C.2 Indique la evolución en los últimos 5 años del importe y variación porcentual de la retribución devengada por cada uno de los consejeros de la cotizada que lo hayan sido durante el ejercicio, de los resultados consolidados de la sociedad y de la remuneración media sobre una base equivalente a tiempo completo de los empleados de la sociedad y de sus entidades dependientes que no sean consejeros de la cotizada.

	Importes totales devengados y % variación anual								
	Ejercicio t (2022)	% variación t/t-1	Ejercicio t-1 (2021)	% variación t-1/t-2	Ejercicio t-2 (2020)	% variación t-2/t-3	Ejercicio t-3 (2019)	% variación t-3/t-4	Ejercicio t-4 (2018)
Consejeros Ejecutivos									
LUCENA BETRIU, MAURICI (1)	181	3,43	175	1,16	173	2,98	168	127,03 (*)	74 (*)
MARÍN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER (2)	152	3,40	147	488,00 (*)	25 (*)	-	0	-	0
Consejeros Externos									
ARIAS SERRANO, ANGEL LUIS	0	-	0	-	0	-	0	-	0

	Importes totales devengados y % variación anual								
	Ejercicio t (2022)	% variación t/t-1	Ejercicio t-1 (2021)	% variación t-1/t-2	Ejercicio t-2 (2020)	% variación t-2/t-3	Ejercicio t-3 (2019)	% variación t-3/t-4	Ejercicio t-4 (2018)
ARRANZ NOTARIO, PILAR	12	0,00	12	0,00	12	0,00	12	0,00	12
BALLESTÉ MORILLAS, EVA	8	-	0	-	0	-	0	-	0
CANO PIQUERO, IRENE	12	0,00	12	ns	1	-	0	-	0
DELACAMPAGNE CRESPO, MANUEL	12	500,00	2	-	0	-	0	-	0
DÍAZ BIDART, JUAN IGNACIO	0	-	0	-	0	-	0	-	0
DURÁN I LLEIDA, JOSEP ANTONI	12	0,00	12	0,00	12	0,00	12	-	0
GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA, Mª CORISEO	10	-	0	-	0	-	0	-	0
IGLESIAS HERRAIZ, LETICIA	12	0,00	12	0,00	12	50,00	8	-	0
LÓPEZ SEIJAS, AMANCIO	12	0,00	12	0,00	12	0,00	12	0,00	12
MARTÍNEZ ORTEGA, ANGÉLICA	0	-	0	-	0	-	0	-	0
MÍGUEZ BAILO, RAÚL	12	500,00	2	-	0	-	0	-	0
RÍO CORTÉS, JUAN	12	0,00	12	-	0	-	0	-	0
TCI ADVISORY SERVICES LLP	2	83,33	12	0,00	12	33,33	9	-10,00	10
TERCEIRO LOMBA, JAIME	12	0,00	12	0,00	12	0,00	12	0,00	12
VARELA MUIÑA, TOMÁS	0	-	0	-	0	-	0	-	0
Resultados consolidados de la sociedad	1.169.609	-	-168.465	20,77	-212.633	-	1.882.849	8,37	1.737.353
Remuneración media de los empleados (3)	43	4,88	41	0,00	41	2,50	40	5,26	38

Observaciones

Variaciones que se observan:

En el caso de los Consejeros Ejecutivos, la variación con respecto al ejercicio 2021 se debe al abono de la revisión salarial correspondiente al ejercicio 2022, recogida en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre. Dicha revisión consiste en un incremento del 3,5% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2021.

(1)(2)

Con el fin de hacer comparable la información entre ejercicios, se han adaptado los importes reflejados ya en los informes de ejercicios anteriores, imputando los atrasos de revisión salarial al ejercicio en el que se hayan devengado realmente, independientemente del año en el que se hayan abonado.

A continuación, se detallan los ajustes de importes respecto a los informes ya publicados, así como las explicaciones a las variaciones producidas entre años:

(1)
Presidente - Consejero Delegado.
Ejercicio 2021-2020
A la cifra del ejercicio 2021 se le han restado los atrasos abonados en el ejercicio, correspondientes al año 2020 y, estos mismos, se han añadido al dato del ejercicio 2020, publicado en el informe correspondiente a dicho ejercicio.
La variación existente entre 2020 y 2021, una vez hecho este ajuste, se debe a la aplicación de la revisión salarial para 2021, recogida en la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, consistente en un incremento del 0,9% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2020.

Ejercicio 2020-2019

La variación existente entre 2020 y 2019, una vez hecho el ajuste anterior, se debe a la subida salarial correspondiente a 2020, que según el Real Decreto-ley 2/2020, de 21 de enero de 2020 es de un 2%, con respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2019, que consolidaban el 2,50% a esa fecha, cuando la media de la subida 2019 fue de un 2,375% (2,25% previsto en el R.D.-Ley 24/2018, de 21 de diciembre y, adicionalmente, el incremento del 0,25%, con efectos de 1 de julio de 2019, derivado del crecimiento del PIB y aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de junio de 2019). Por último, la variación también se debe a las aportaciones al Plan de Pensiones ingresadas en el ejercicio 2020, correspondientes a los ejercicios 2018 y 2019.

Ejercicio 2019-2018
- La diferencia entre estos ejercicios se debe a que, en 2018, se produjo cambio de titular y se reflejan sólo las retribuciones del actual, que se incorporó el 16 de julio de 2018.

(2)
Director General de Aeropuertos (Consejero Ejecutivo desde 29/10/2020).
Ejercicio 2021-2020
- A la cifra del ejercicio 2021 se le han restado los atrasos abonados en el ejercicio, correspondientes al año 2020.
- Al dato del ejercicio 2020, publicado en el informe correspondiente a dicho ejercicio, se le han añadido los atrasos correspondientes al período durante el que fue Consejero en 2020.
- La diferencia entre estos ejercicios se debe principalmente a que la cifra de 2020 refleja las retribuciones del titular sólo desde que fue nombrado Consejero Ejecutivo, el 29 de octubre de 2020.

(3) Remuneración media de empleados

Ejercicio 2022-2021

La variación en la remuneración media de los empleados se debe, entre otras causas, al abono de la revisión salarial correspondiente al ejercicio 2022, recogida en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre, dicha revisión consiste en un incremento del 3,5% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2021, junto con la autorización para la normalización de la retribución variable para el ejercicio 2022.

Ejercicio 2021-2020

No se aprecia variación significativa. El año pasado, la cantidad reportada para el ejercicio 2021 fue de 40 miles de euros, explicando que se encontraba pendiente de aplicación la revisión salarial del 0,9%, recogida en la Ley 11/2021…". y eso provocaba una variación 2021-2020, sin embargo, este año hemos actualizado los datos de 2021 con la revisión salarial que ya se ha abonado, con lo cual no existe variación significativa.

Ejercicio 2020-2019

La variación en la remuneración media de los empleados en 2020 se debe principalmente a la actualización de la cifra con la subida del 2%, no aplicada durante el ejercicio, recogida en el Real Decreto-ley 2/2020, de 21 de enero de 2020, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público.

Ejercicio 2019-2018

La variación en la remuneración media de los empleados se debe principalmente a la aplicación en 2019 de la subida del 2,25% prevista en el R.D.-ley 24/2018, de 21 de diciembre y, adicionalmente, el incremento del 0,25%, con efectos de 1 de julio de 2019, derivado del crecimiento del PIB y aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de junio de 2019. Como resultado, la subida media del ejercicio es de un 2,375%. Así como el incremento del complemento de Productividad (no consolidable).

D OTRAS INFORMACIONES DE INTERÉS

Si existe algún aspecto relevante en materia de remuneración de los consejeros que no se haya podido recoger 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 retributivas de la sociedad en relación con sus consejeros, detállelos brevemente.

Este informe anual de remuneraciones ha sido aprobado por el Consejo de Administración de la Sociedad, en su sesión de fecha 27 de febrero de 2023.

Indique si ha habido consejeros que hayan votado en contra o se hayan abstenido en relación con la aprobación del presente Informe.

Sí No X

ANEXOS

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021 (*)
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	12.096.201	12.372.965
Activos intangibles	806.687	637.251
Inversiones Inmobiliarias	133.853	136.728
Activos por derecho de uso	29.135	33.691
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	72.699	56.976
Instrumentos financieros derivados	77.080	—
Otros activos financieros	101.691	88.466
Otros activos no corrientes	8.168	6.342
Activos por impuestos diferidos	238.591	369.540
	13.564.105	**13.701.959**
Activos corrientes		
Existencias	6.540	6.175
Clientes y otras cuentas a cobrar	673.516	699.126
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.573.523	1.466.797
	2.285.093	**2.172.098**
Total activos	**15.849.198**	**15.874.057**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
Patrimonio neto		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	4.190.452	3.293.758
Diferencias de conversión acumuladas	(136.730)	(175.624)
Otras reservas	63.032	(70.462)
Participaciones no dominantes	(75.147)	(88.120)
	6.642.475	**5.560.420**

(*) Cifras reexpresadas

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021 (*)
Pasivos		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	7.158.001	7.191.948
Instrumentos financieros derivados	—	45.999
Subvenciones	364.599	391.933
Prestaciones a los empleados	6.769	20.479
Provisiones para otros pasivos y gastos	66.748	104.809
Pasivos por impuestos diferidos	51.354	53.909
Otros pasivos a largo plazo	13.185	14.821
	7.660.656	**7.823.898**
Pasivos corrientes		
Deuda financiera	658.437	1.721.196
Instrumentos financieros derivados	50.240	27.607
Proveedores y otras cuentas a pagar	749.676	669.997
Pasivos por impuesto corriente	1.061	1.470
Subvenciones	31.122	33.448
Provisiones para otros pasivos y gastos	55.531	36.021
	1.546.067	**2.489.739**
Total pasivos	**9.206.723**	**10.313.637**
Total patrimonio neto y pasivos	**15.849.198**	**15.874.057**

(*) Cifras reexpresadas

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Miles de euros	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021 (*)
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	4.182.169	2.428.019
Otros ingresos de explotación	8.969	21.034
Trabajos realizados por la empresa para su activo	6.951	6.464
Aprovisionamientos	(163.029)	(158.481)
Gastos de personal	(514.588)	(459.799)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(19.308)	(28.379)
Baja de activos financieros	(17.445)	(663.145)
Otros gastos de explotación	(1.413.113)	(876.517)
Amortización del inmovilizado	(795.175)	(796.619)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	34.466	35.525
Excesos de provisiones	4.942	11.489
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. Inmobiliarias	36.972	(99.459)
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	(11.154)	(13.190)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	(56.979)	(112.598)
Resultado de explotación	**1.283.678**	**(705.656)**
Ingresos financieros	16.457	57.319
Gastos financieros	(113.982)	(102.793)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	(51.609)	6.056
Ingresos/(Gastos) financieros – netos	(149.134)	(39.418)
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	35.065	22.733
Resultado antes de impuestos	**1.169.609**	**(722.341)**
Impuesto sobre las ganancias	(263.261)	217.350
Resultado del período consolidado	**906.348**	**(504.991)**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	**4.849**	**(29.543)**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	**901.499**	**(475.448)**

(*) Cifras reexpresadas

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021 (*)
Resultado antes de impuestos	**1.169.609**	**(722.341)**
Ajustes por:	**869.128**	**1.559.810**
Depreciación y amortización	795.175	796.619
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	19.308	28.379
Bajas de activos financieros	17.445	663.145
Variación de provisiones	(3.168)	(10.036)
Deterioro de inmovilizado	(36.972)	99.459
Imputación de subvenciones	(34.466)	(35.525)
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	11.154	13.190
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	473	(1.688)
Ingresos financieros	(16.457)	(57.319)
Gastos financieros	93.055	71.302
Diferencias de cambio	2.058	(4.368)
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	20.927	31.491
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	49.078	—
Otros Ingresos y gastos	(13.417)	(12.106)
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	(35.065)	(22.733)
Variaciones en capital circulante:	**92.711**	**(474.088)**
Existencias	(286)	668
Deudores y otras cuentas a cobrar	(18.791)	(551.940)
Otros activos corrientes	(3.388)	11.327
Acreedores y otras cuentas a pagar	116.293	70.894
Otros pasivos corrientes	(868)	(19.485)
Otros activos y pasivos no corrientes	(249)	14.448
Otro efectivo generado por las operaciones	**(268.282)**	**(82.909)**
Intereses pagados	(97.353)	(96.177)
Cobros de intereses	7.730	4.203
Impuestos pagados	(177.766)	9.939
Otros cobros (pagos)	(893)	(874)
Efectivo neto generado por actividades de explotación	**1.863.166**	**280.472**

(*) Cifras reexpresadas

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2021 (*)
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	(534.945)	(614.622)
Adquisiciones de activos intangibles	(192.747)	(56.461)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	(430)	(1.565)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	(9.714)	(14.642)
Cobros por desinversiones inmovilizado material	1.425	—
Cobros por desinversiones/préstamos a Empresas del grupo y asociadas	—	15.801
Cobros otros activos financieros	45.600	5.172
Dividendos recibidos	26.655	5.405
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	**(664.156)**	**(660.912)**
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Cobros de subvenciones	4.877	192
Emisión de obligaciones y valores similares	54.903	—
Emisión de deudas con entidades de crédito	309.199	1.200.000
Otros cobros	85.746	115.818
Devolución de obligaciones y valores similares	(55.148)	(55.000)
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	(836.681)	—
Devoluciones de financiación del Grupo	(535.836)	(546.349)
Pagos de pasivos por arrendamientos	(9.655)	(8.521)
Otros pagos	(106.693)	(86.333)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	**(1.089.288)**	**619.807**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	**(2.996)**	**2.552**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	106.726	241.919
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	**1.466.797**	**1.224.878**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**1.573.523**	**1.466.797**

(*) Cifras reexpresadas

COMUNICACIONES REMITIDAS A LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN		DESCRIPCIÓN
13739	26/1/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Resolución de la Dirección General de Aviación Civil
14076	16/2/2022	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al año 2021
14119	18/2/2022	OIR	Otra información relevante	Resolución de supervisión de la CNMC de las tarifas de Aena
14187	22/2/2022	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2022
14210	23/2/2022	OIR	Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas	La Sociedad remite información financiera del segundo semestre de 2021
14212	23/2/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación de resultados 2021
14213	23/2/2022	OIR	Informes financieros anuales y de auditoría	La Sociedad remite el Informe Financiero Anual del ejercicio 2021
14214	23/2/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Nota de prensa sobre resultados 2021
14217	23/2/2022	OIR	Informe anual de gobierno corporativo	La Sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2021
14218	23/2/2022	OIR	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2021
14219	23/2/2022	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2022
14222	23/2/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Cambios en la composición del Consejo
15308	31/3/2022	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas 2022
15309	31/3/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica las ratificaciones, reelección y nombramiento de Consejeros en la Junta General de Accionistas
15311	31/3/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica el nombramiento de Presidente del Consejo de Administración y Consejero Delegado
15313	31/3/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica nombramientos en el Consejo de Administración y sus comisiones
15653	19/4/2022	OIR	Reglamentos del Consejo	La Sociedad remite el reglamento del Consejo de Administración
15662	20/4/2022	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer trimestre de 2022
15777	26/4/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Nombramiento de Secretario del Consejo
15785	27/4/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación de Resultados e Informe de Gestión 1T 2022
15786	27/4/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer trimestre de 2022.
16297	13/5/2022	OIR	Reglamentos de la Junta	La Sociedad remite el Reglamento de la junta general de accionistas
1478	10/6/2022	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones	La Sociedad comunica la revisión al alza de las previsiones de tráfico de pasajeros para el año 2022
17091	28/6/2022	OIR	Comunicación de operaciones vinculadas	Comunicación de Operaciones vinculadas aprobadas por el Consejo de Administración
1527	7/7/2022	IP	Sobre calificaciones crediticias	La agencia de calificación crediticia Moody's Investors Service ha confirmado la calificación a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) “A3” de AENA S.M.E., S.A. y ha cambiado la perspectiva a estable desde negativa
1529	8/7/2022	IP	Sobre calificaciones crediticias	La agencia Fitch Ratings ha afirmado la calificación a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) de AENA S.M.E., S.A. “A-” y ha revisado la perspectiva a estable desde negativa. Asimismo, ha afirmado la calificación a corto plazo “F2”
17445	20/7/2022	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2022

COMUNICACIONES REMITIDAS A LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN		DESCRIPCIÓN
17560	27/7/2022	OIR	Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas	La Sociedad remite información financiera del primer semestre de 2022
17561	27/7/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad remite la presentación de resultados del primer semestre de 2022
17562	27/7/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer semestre de 2022
1576	18/8/2022	IP	Sobre operaciones corporativas: fusiones, adquisiciones y otros	La Sociedad comunica que ha resultado adjudicataria en la licitación para la concesión de once aeropuertos de Brasil
18493	30/9/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	El Consejo de Administración de Aena adjudica a la Sociedad P3 Group Sarl el expediente MAD-AREA1/21
18749	19/10/2022	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2022
1609	25/10/2022	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones	El Consejo de Administración de Aena ha aprobado su Plan estratégico 2022-2026
18842	26/10/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación e Informe de Gestión 9M 2022
18843	26/10/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad remite nota de prensa sobre los resultados de los nueve primeros meses de 2022
19144	10/11/2022	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad comunica la fecha y hora para la Presentación del Plan Estratégico 2022-2026
1665	16/11/2022	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones	La Sociedad adjunta la Presentación del Plan Estratégico 2022-2026
1666	16/11/2022	IP	Sobre planes estratégicos y previsiones	La Sociedad adjunta la Nota de prensa relativa a la Presentación del Plan Estratégico 2022-2026
19235	17/11/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica cambios en la composición del Consejo de Administración
19375	29/11/2022	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica nombramientos en el Consejo de Administración y sus comisiones

IP-Información privilegiada

OIR-Otra información relevante

Diligencia de firmas de los consejeros en documento separado de las cuentas anuales y el informe de gestión consolidados formulados y Declaración Responsable relativa las mismas.

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 27 de febrero de 2023 las Cuentas Anuales (Consolidadas) y el Informe de Gestión (Consolidado), que incluye a su vez el Estado de Información No Financiera, del ejercicio 2022 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 1b4074e73d37d8fda7e0a3b3f762bf87c30538feba7f4a82cf4e856215903679

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 2022 formuladas por unanimidad, con vistas a su verificación por los auditores y posterior aprobación por la Junta General de Accionistas.

Asimismo en cumplimiento de lo establecido en el artículo 8.1 (b) del Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, los miembros del consejo de administración de Aena, S.M.E., S.A. (la "Sociedad") con esta firma declaran su responsabilidad sobre el contenido de las cuentas anuales y el informe de gestión consolidados de la Sociedad relativos al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2022 que han sido formulados por el Consejo de Administración en su reunión de 27 de febrero de 2023, mediante la que declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y su grupo consolidado, y que el informe de gestión incluye un análisis fiel de la evolución y los resultados empresariales y de la posición de la Sociedad y de su grupo consolidado, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a que se enfrentan, incluyendo asimismo, en el informe de gestión consolidado, el Estado de Información No Financiera.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero	Dña. Pilar Arranz Notario	
Consejero	Dª Eva Ballesté Morillas[1]	

[1] Dª Eva Ballesté Morillas ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos habiendo votado favorablemente la formulación de las cuentas, motivo por el cual no aparece su firma.

Consejero	Dña. Irene Cano Piquero[2]	
Consejero	D. Manuel Delacampagne Crespo	
Consejero	D. Juan Ignacio Díaz Bidart	
Consejero	Dª Mª del Coriseo González-Izquierdo Revilla	
Consejero	Dña. Leticia Iglesias Herraiz[3]	
Consejero	D. Amancio López Seijas	
Consejero	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejero	Dña. Angélica Martínez Ortega	
Consejero	D. Raúl Míguez Bailo	
Consejero	D. Juan Río Cortés	
Consejero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero	D. Tomás Varela Muiña	

En Madrid, a 27 de febrero de 2023

Dª. Elena Roldán Centeno
Secretaria del Consejo de Administración
Aena, S.M.E., S.A.

[2] Dª Irene Cano Piquero delegó su voto favorable de la formulación de las cuentas en otro consejero por imposibilidad de asistencia a la reunión, motivo por el cual no aparece su firma.

[3] Dª Leticia Iglesias Herraiz delegó su voto favorable de la formulación de las cuentas en otro consejero por imposibilidad de asistencia a la reunión, motivo por el cual no aparece su firma.