# Informe de
# **Gestión Consolidado**

## 2022

### Extracto correspondiente al Informe de Sostenibilidad

Estado de Información no Financiera Consolidado (EINF)



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*

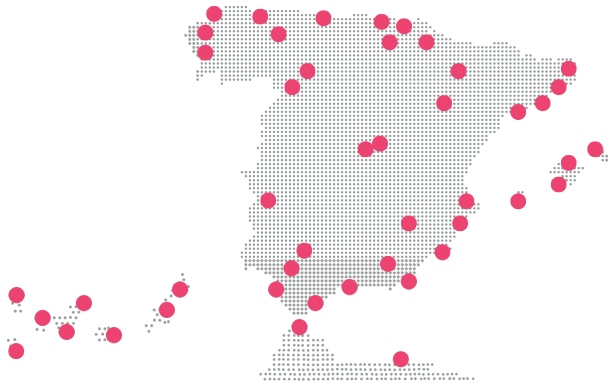
# Aena en 2022

**(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

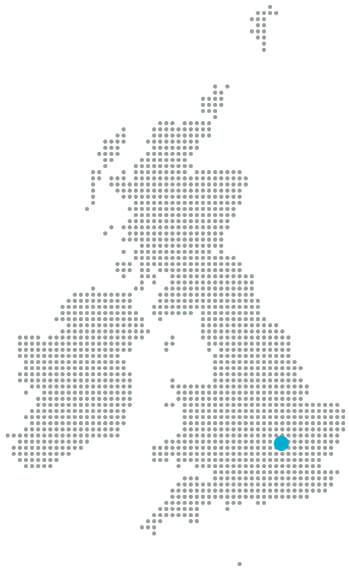
| | 2022 | 2021 |
|---|---|---|
| Nº de empleados | 8.196 | 7.892 |



| | 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".

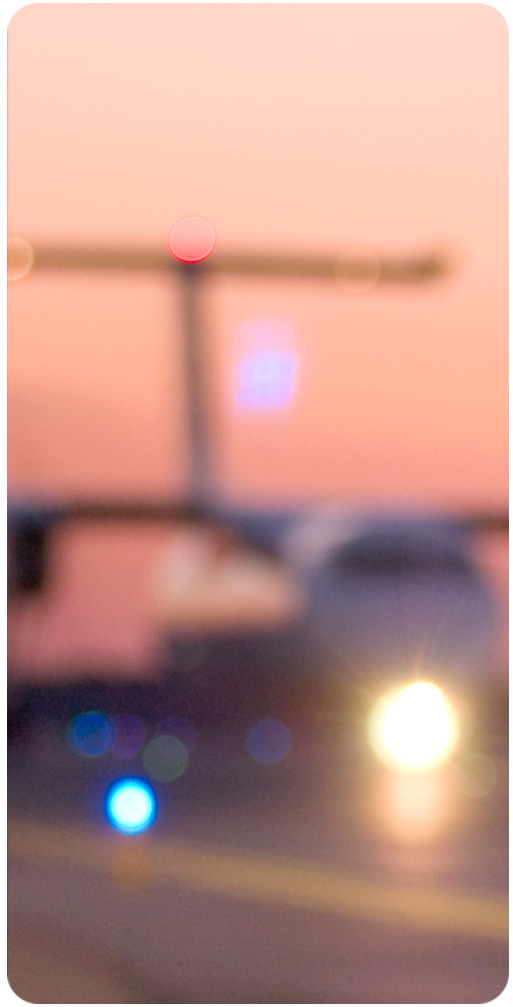
## Nivel de revisión por los auditores externos

**(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.

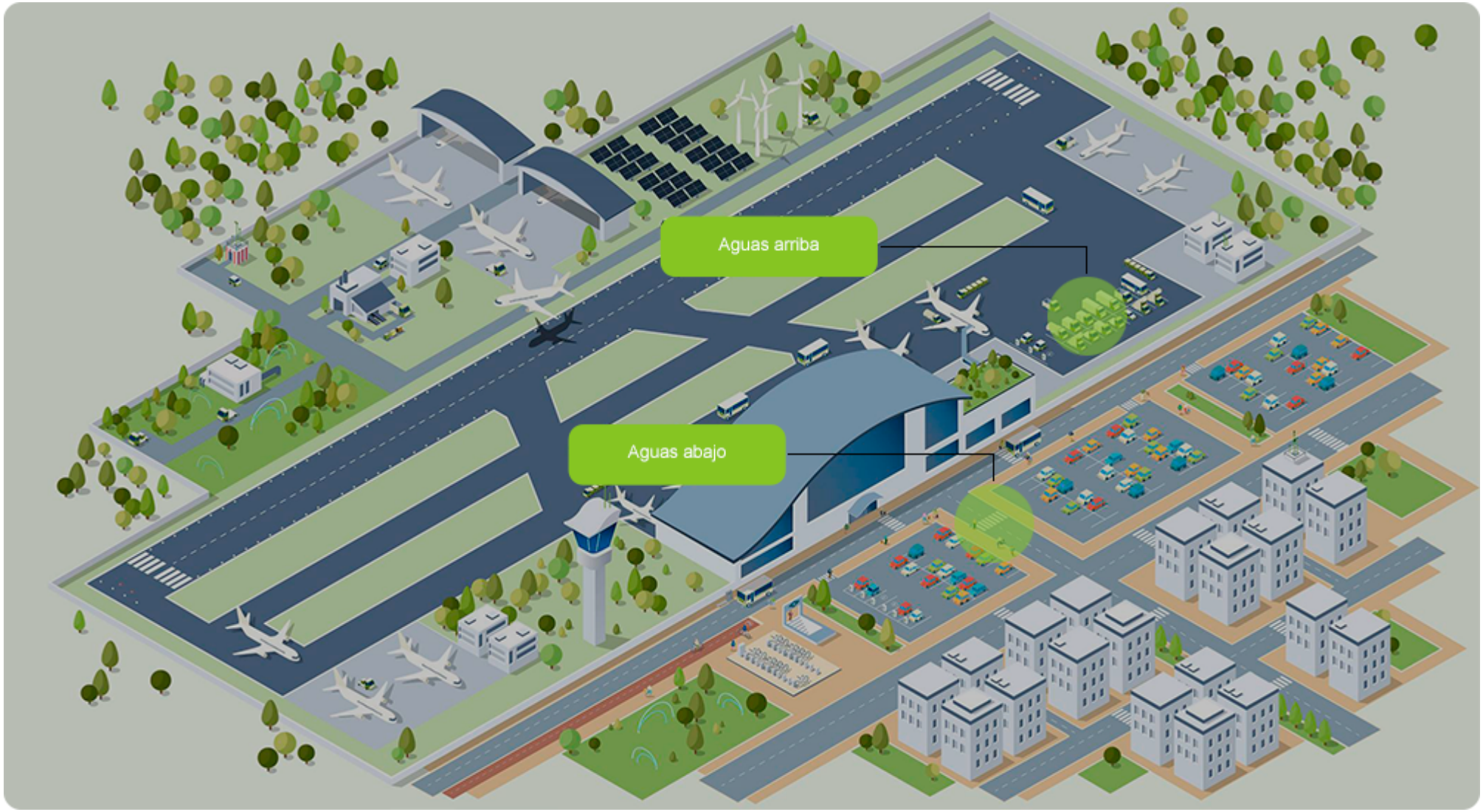
Aena pone así en valor el modelo en red en el que tiene sobrada experiencia, esto es, la gestión de muy diversos tipos de aeropuertos, desde hubs internacionales hasta aeropuertos regionales, pasando por insulares o únicamente de aviación general.

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**<br><br>**CONCENTRACIÓN Y COMPETENCIA** | Ver nota 3.1.1. de las Cuentas anuales consolidadas de ejercicio 2022.<br><br>Entorno geopolítico: Inestabilidad política (conflicto Rusia - Ucrania)<br><br>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.<br><br>Riesgos asociados a la aparición de nuevas variantes de la pandemia<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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).<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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.<br>Las compañías han de ofrecer de forma transparente información suficiente sobre sus políticas de sostenibilidad su desarrollo, aplicación y resultados.<br>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.

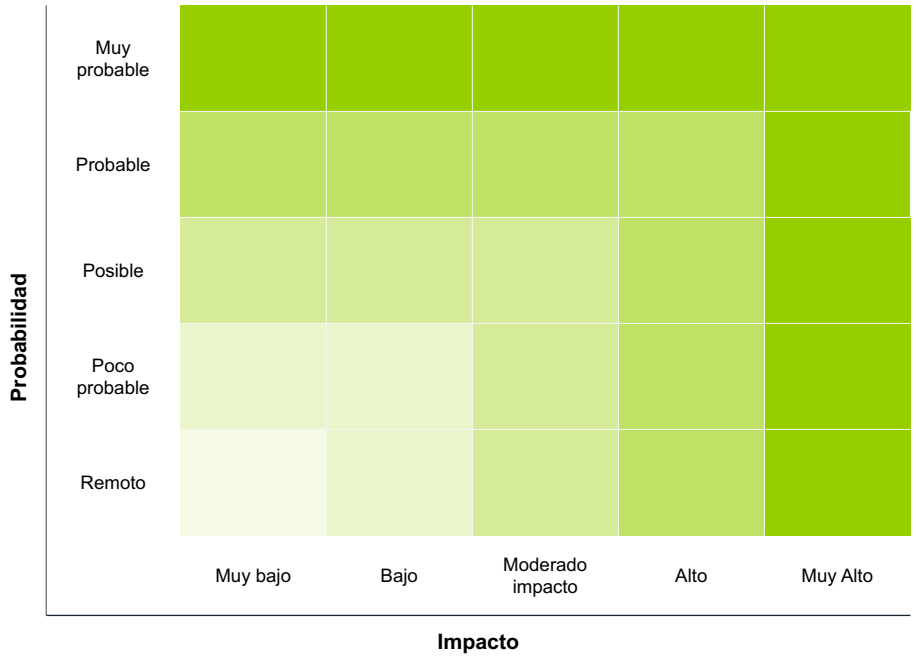
En el seno del Comité de Dirección se han desarrollado distintas sesiones/talleres enfocados a evaluar la criticidad de los riesgos en función de su impacto (económico, operativo y reputacional) y su probabilidad de ocurrencia, a revisar la definición de los riesgos y a identificar posibles riesgos emergentes 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.<br>Seguimiento de la regulación sobre propiedad y control (Brexit).<br>Plan de captación de tráfico aéreo y fidelización de compañías aéreas.<br>Plan Estratégico de Desarrollo Comercial.<br>Seguimiento de medidas y controles desarrollados en el marco de la covid-19.<br>Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética.<br>Proceso de consulta anual de tarifas para el siguiente ejercicio.<br>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.<br>Planes de autoprotección y procedimientos de contingencia, preparación y respuesta ante emergencias, contingencias invernales, etc.<br>Auditorías externas e internas de seguridad aeroportuaria (*safety & security*).<br>Centro de Gestión de Red y Centros de Gestión Aeroportuaria para comunicación, identificación seguimiento y coordinación de incidencias.<br>Estrategia de innovación corporativa y colaboración con empresas externas en materia de innovación.<br>Póliza de responsabilidad civil aviación operador de aeropuertos + responsabilidad civil guerra y terrorismo.<br>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.<br>Contrato de servicios meteorológicos para la navegación aérea en los aeropuertos de Aena.<br>Medidas COVID-19: comunicaciones, seguridad y sistemas.<br>Plan de actuación en caso de aviso de explosivo.<br>Gestión de la afección acústica y procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental.<br>Procedimiento de planificación, control y ejecución de inversiones.<br>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.<br>Política fiscal corporativa.<br>Instrumentos de cobertura de tipo de interés, avales y fianzas.<br>Sistema de control de la información financiera (SCIIF).<br>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.<br>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.<br>Seguimiento de acuerdos y litigiosidad con operadores comerciales.<br>Gestión y monitorización de riesgos de cumplimiento a través de la aplicación SAP-RICUM y canal de denuncias.<br>Política Fiscal Corporativa.<br>DORA II.<br>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.<br>Supervisión de la información financiera y no financiera por parte de los órganos de gobierno.<br>Política General de Comunicación de la Información Financiera, No Financiera y Corporativa.<br>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.<br>Implantación de la Oficina de Seguridad TIC.<br>Planes de recuperación de los sistemas ante desastres (DRPs).<br>Política de Seguridad de la Información y Procedimientos de gestión de incidencias y parches de seguridad.<br>Revisiones de seguridad TIC bajo norma ISO 27001.<br>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.<br>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.<br>Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales.<br>Procesos y programas de Recursos Humanos (planificación y organización, gestión de la formación, selección y desarrollo de personal).<br>Procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental.<br>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.<br>Póliza para protección de empleados (vida, seguridad y salud).<br>Póliza de Responsabilidad Civil de Administradores y Directivos.<br>Política de Sostenibilidad.<br>Plan Estratégico de Sostenibilidad.<br>Presencia en índices ESG, como FTSE4good, Vigeo Eiris, Susatinalytics,<br>Participación en iniciativas internacionales (ACA Program, Net Zero Carbon), reporte a Carbon Disclosure Project (CDP),<br>Colaboración con terceros. |

# 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

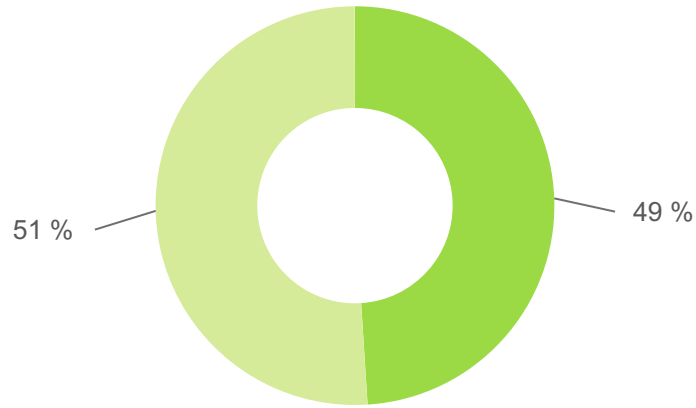
## 1.1.1. Estructura de la propiedad

**(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.

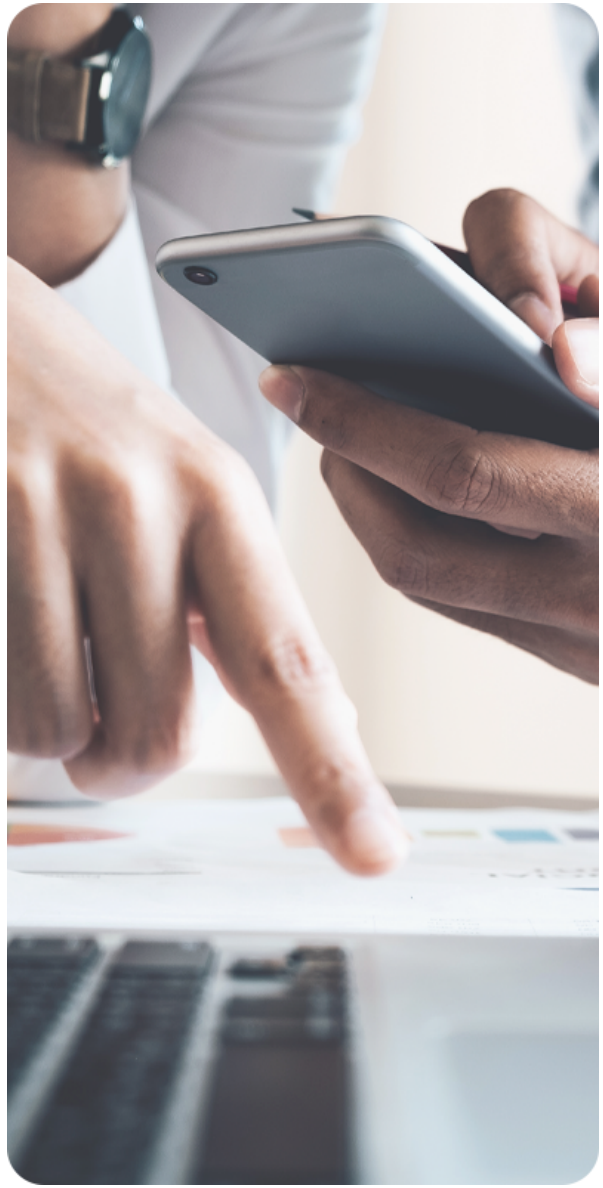
Por su parte, el Consejero Coordinador, Jaime Terceiro, elegido entre los Consejeros Independientes, tiene encomendada las funciones de coordinar y reunir a los Consejeros no ejecutivos y mantener el contacto con los inversores y accionistas.

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<br>98,22% asistencia<br>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.<br>Cada 3 años, evaluación externa | Elección individual de los miembros del Consejo[7] | Duración del cargo:<br>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.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>Supervisar las políticas de comunicación.<br>Supervisar y evaluar los procesos de relación con los distintos grupos de interés.<br><br>Coordinar el proceso de reporte de la información no financiera y sobre diversidad.<br><br>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.<br><br>Evaluar y verificar la actuación y el cumplimiento de la estrategia y prácticas en materia medioambiental y social.<br><br>Supervisar que las prácticas de la sociedad en materia medioambiental y social se ajustan a la estrategia y políticas fijadas.<br><br>Apoyar y supervisar la contribución de Aena a la consecución de los ODS.<br>Impulsar una estrategia coordinada para la acción social, el patrocinio y mecenazgo.<br><br>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.<br><br>2 miembros con experiencia en el sector aeronáutico / infraestructuras y transporte.<br><br>2 miembros con experiencia en ESG. | 3 miembros con experiencia en alta dirección.<br><br>3 miembros con experiencia en ESG.<br><br>3 miembros con experiencia en innovación, nuevas tecnologías/transformación digital. | 4 miembros con experiencia en ESG.<br><br>1 miembro con experiencia en Cumplimiento Normativo. | 5 miembros con experiencia en el sector aeronáutico / infraestructuras y transporte.<br><br>4 miembros con experiencia en Auditoría y Riesgos.<br><br>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)**<br>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.<br>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).<br>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.

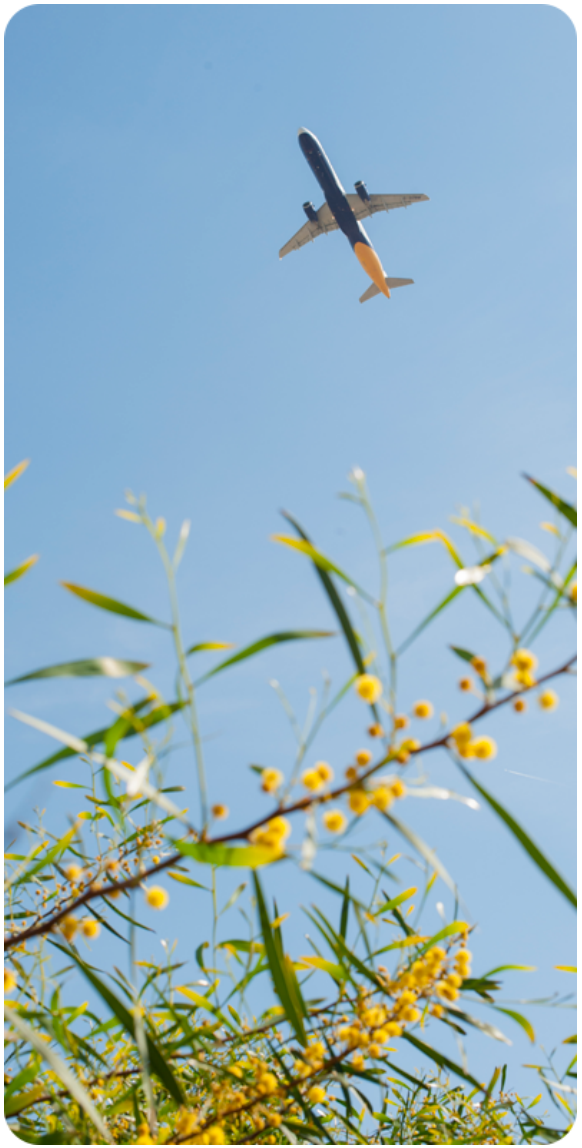
Adicionalmente, en España[23], Aena está sometida a otras regulaciones, como son:

- 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**<br>Supervisa, a través de la Comisión de Auditoría, el funcionamiento del OSCC. Aprueba el marco normativo | **Comisión de Auditoría**<br>Supervisa el funcionamiento y el cumplimiento del modelo de cumplimiento | **Dirección de Cumplimiento**<br>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**<br>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.<br>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**<br>Salvaguardia y cumplimiento de la Legislación vigente y de la normativa interna. | **Divulgación**<br>Promover el conocimiento y respeto de las obligaciones legales, el Código de Conducta y de las normas y procedimientos internos. | **Responsabilidad**<br>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**<br>"Tolerancia cero" hacia la comisión de actos ilícitos o delictivos, impulsando una cultura preventiva. | **Informar y comunicar**<br>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**<br>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**<br>Promoción de procesos de autocontrol en la toma de decisiones y actuaciones de directivos y empleados. | **Investigación**<br>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**<br>Prestar la asistencia y cooperación que puedan requerir los órganos judiciales, administrativos o cualquier órgano supervisor nacional o internacional. |
| **Difusión**<br>Difundir entre los Sujetos Obligados, el Sistema de Cumplimiento Normativo General y poner a disposición los principios y normas que contiene. | **Recursos**<br>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**<br>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

| **Según el tipo de operación y/o grupo de interés (*)**<br><br>(*)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.<br><br>Si la operación es autorizada, se dejará constancia expresa de ello y se informará de las medidas mitigadoras adoptadas, en su caso. | **Regalos, comisiones, invitaciones, facilidades de crédito o cualquier tipo de soborno (miembros de entidades públicas/ privadas)** | **Actividades políticas o asociativas** | **Actividades de contenido social, mecenazgo y patrocinio** | **Libros y registros contables** | **Operaciones societarias** |
|---|---|---|---|---|---|
| | 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.<br><br>Gastos de viaje y representación debidamente autorizados, congruentes y razonables. Obligación de rechazar y poner en conocimiento del OSCC cualquier situación ilícita.<br><br>Prohibición de recibir de clientes, proveedores, intermediarios o contrapartes, préstamos o cualquier tipo de facilidad de crédito.<br><br>Prohibición expresa a contribuciones politicas | Prohibición expresa de hacer donaciones o aportaciones a un partido político, federación, coalición o agrupación de electores con cargo a recursos de la Compañía.<br><br>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. | 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. | Registro conveniente en los libros contables de Aena.<br><br>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.<br><br>Mantener la documentación precisa, apropiada y con un detalle razonable para dar cobertura a todas las transacciones realizadas.<br><br>Prohibición estrictamente el uso o registro deliberadamente incorrecto, omisivo o secreto de cuentas, fondos o activos de Aena | Análisis del marco jurídico del sector y país en el que opera la entidad.<br><br>Análisis anticorrupción de los accionistas y de la entidad.<br><br>Verificación de la correcta constitución y funcionamiento de la entidad.<br><br>Verificación de la correcta llevanza de los registros contables y financieros.<br><br>Verificación de la correcta llevanza de los libros societarios,<br><br>Análisis de cumplimiento normativo. Inclusión de cláusula anticorrupción. |
| | **Proveedores, clientes comerciales, representantes y agentes comerciales – transacciones comerciales** | | | **Socios** | |
| | 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.<br><br>Inclusión de la cláusula anticorrupción en todos los contratos y pliegos que se firmen con terceros.<br><br>Proceso de diligencia debida para agentes comerciales y representantes legales.<br><br>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.<br><br>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. | | | Acreditar una reputada actuación en el sector y una trayectoria de comportamiento ético reconocida.<br><br>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.<br><br>Contar con protocolos y controles anticorrupción, e inclusión de cláusulas anticorrupción.<br><br>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, | |
| **Otras medidas para hacerlo efectivo** | 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.<br><br>Fomentar su conocimiento y respeto a través de una difusión adecuada y de programas específicos de formación.<br><br>Recepción de consultas de empleados. Gestión de consultas y reporte directo al OSCC.<br><br>Presentación de la correspondiente denuncia en el Canal de denuncias.<br><br>Análisis interno (OSCC) y externo (empresa externa, cuando se considera procedente por el OSCC) de las denuncias recibidas.<br><br>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.<br><br>Auditorías internas y externas. | | | | |



## 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:<br>• Quién es el responsable del tratamiento de los datos personales<br>• Naturaleza de los datos tratados<br>• Finalidades para las que se van a utilizar los datos personales<br>• 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<br>• Plazo de conservación de los datos<br>• A quién se comunican los datos (divulgación a terceros)<br>• Medidas de seguridad sobre los datos<br>• 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<br>• Mantener un compromiso firme con la calidad y la gestión ambiental<br>• Asumir la lucha contra el cambio climático como prioridad estratégica<br>• Análisis y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático<br>• Minimizar los impactos ambientales (cambio climático, calidad del aire, gestión del ruido, gestión del agua, afección a la biodiversidad y gestión de residuos)<br>• Velar por el desarrollo de las políticas sociales (derechos humanos, la diversidad, la igualdad de oportunidades, la seguridad y salud o la calidad).<br>• Respetar y promover los derechos humanos fundamentales reconocidos internacionalmente y oposición absoluta contra la esclavitud moderna.<br>• 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<br>• Aportar valor en las áreas geográficas en las que opera.<br>• Contribuir al bienestar social y a la mejora do la calidad de vida.<br>• Asegurar la aplicación de los principios y prácticas tributarias responsables.<br>• Fomentar la innovación y la mejorar continua.<br>• Apoyar la adhesión de la Sociedad a proyectos o iniciativas de demostrada reputación y credibilidad<br>• Impulsar los principios de transparencia, integridad y ética empresarial.<br>• Establecer los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés.<br>• Garantizar la rendición de cuentas. | **Neutralidad en carbono.**<br>**Aviación sostenible.**<br>**Uso responsable de recursos.**<br>**Comunidad y cadena de valor sostenible.**<br>**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**<br>• Aprobación del Plan de Acción Climática.<br>• Orientación y control de la estrategia, objetivos, riesgos y resultados en materias relacionadas con sostenibilidad<br>• 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.<br>• 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**<br>• Impulsar, orientar y supervisar las políticas en materia ambiental y social.<br>• Seguimiento de las principales líneas estratégicas de sostenibilidad y colaboración a la Comisión de Auditoría en la supervisión de los riesgos asociados.<br>• 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.<br>• Validación de la evolución de la estrategia de sostenibilidad a futuro. | Reunión trimestral para garantizar un seguimiento periódico. |
| | **Chief Green Officer**<br>Convertir la Sostenibilidad en un elemento fundamental en la toma de decisiones<br>Afianzar el compromiso en esta materia con todas las partes interesadas. | |
|  Coordinación y apoyo | **Grupo de trabajo interno**<br>Coordinación de las áreas de negocio para el despliegue de la estrategia.<br>Apoyo a la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática | Revisión periódica de las actuaciones |
|  Implantación | Dirección de Innovación, Sostenibilidad y experiencia del Cliente<br>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<br>Eficiencia energética<br>Flota propia sostenible<br>Compensación de emisiones | Propulsión limpia para aviones<br>Eficiencia en operaciones aeronáuticas<br>Flota ground handling sostenible | Huella hídrica eficiente<br>Economía circular | Movilidad sostenible Cooperación y concienciación<br>Calidad del aire<br>Gestión del ruido<br>Preservación de la biodiversidad | Relación con la comunidad<br>Gestión de personas | Garantizar la transparencia de los resultados obtenidos a raíz del plan<br>Comunicación con las agencias de calificación ESG y los accionistas |
| **Algunos objetivos estratégicos** | > Aeropuertos neutros en carbono en 2026<br>> Reducción del consumo de agua por pasajero<br>> Reducción de los contaminantes atmosféricos (NOx, SOx, PM)<br>> Zero Waste 2040<br>> Proteger y fomentar la biodiversidad local y global | | | > Limitar el impacto del ruido en las comunicaciones locales<br>> En 2026 triplicaremos respecto a 2019 el importe destinado a iniciativas de acción social. Y en 2030, supondrá el 1% del beneficio neto.<br>> Implementación de un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos<br>> 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.**<br>**67% de reducción de emisiones propias de CO2e en la red española (año base 2019)**<br>**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**<br><br>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.<br><br>Reducir la huella de carbono de la Organización contribuyendo a la mitigación y adaptación al cambio climático.<br><br>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.<br><br>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<br><br>7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE<br><br>11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES<br><br>13 ACCIÓN POR EL CLIMA<br><br>15 VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES | Votación consultiva y aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climático en la Junta General de Accionistas.<br><br>Compra del 100% de energía de origen renovable en 2020, 2021 y 2022, en España y Reino Unido.<br><br>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.<br><br>Obtención del Nivel A en el cuestionario de cambio climático de CDP.<br><br>Inclusión de criterios ambientales en los pliegos de contratación y cláusulas de obligado cumplimiento.<br><br>67% de reducción de emisiones propias de $CO_2e$ en la red española (año base 2019)<br><br>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<br><br>Adjudicación de nuevas plantas fotovoltaicas en los aeropuertos de Madrid y Barcelona.<br><br>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.<br><br>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<br><br>Gestión social de nuestra cadena de valor Innovación<br><br>Gobierno responsable |
| **Protección del entorno y uso eficiente de los recursos**<br><br>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.<br><br>Proteger la biodiversidad y riqueza natural del entorno en el que opera la Organización.<br><br>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.<br><br>Alcanzar el desperdicio cero (Zero Waste) en 2040.<br><br>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.<br><br>Limitar el impacto del ruido en las comunidades locales.<br><br>Proteger y fomentar la biodiversidad local y global. | | Estrategia de Sostenibilidad.<br><br>Plan estratégico para la gestión del agua. Cálculo huella hídrica.<br><br>Fomentar la maximización del reciclaje y minimizar el volumen de residuos generados.<br><br>Fomentar la colaboración y concienciación en economía circular.<br><br>Línea de acción de calidad del aire que cubre tanto las emisiones generadas por operaciones propias como por terceros.<br><br>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.<br><br>Comienzo de los trabajos para la implantación del Sistema de Monitorización de Ruido en el Aeropuerto de Lanzarote.<br><br>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.<br><br>Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido Fase IV de 13 aeropuertos.<br><br>Iniciativas en aeropuertos para proteger la fauna local.<br><br>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**<br><br>Promover e intercambiar valores culturales, la participación en la comunidad y la contribución al bienestar social.<br>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.<br><br>Contribuir al desarrollo de la comunidad en el que opera la Organización.<br><br>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.<br><br>Proyecto Aena con la Investigación.<br><br>Convenios con universidades.<br><br>Inclusión de cláusulas sociales en los pliegos de contratación.<br><br>Actualización de la Política de derechos humanos.<br><br>Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos.<br><br>+ de 3.230.490 € en aportaciones a fundaciones y asociaciones sin ánimo de lucro, en España y Reino Unido. | Servicios Seguros y de Calidad<br><br>Compromiso con la sociedad y los derechos humanos<br><br>Innovación |
| **Infraestructuras innovadoras y seguras que fomenten la diversidad e inclusión social y las modalidades de uso sostenibles**<br><br>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<br><br>Fomentar el uso del transporte aéreo proporcionando un servicio seguro y de calidad, garantizando la accesibilidad de todos.<br><br>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).<br><br>La inversión en proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2022 ha superado los 27 millones de €.<br><br>Vehículos eléctricos para los movimientos en las pistas, e instalación de puntos de recarga rápida.<br><br>Implementación *AenaMaps* en más aeropuertos.<br><br>Nueva edición de *AenaVentures*, el programa de aceleración de Startup de Aena.<br><br>Más de 13.900 vuelos ambulancias en España (11.050 en 2021).<br><br>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**<br><br>Aportar soluciones a los retos globales gracias a la colaboración de todos.<br>Reconocimiento de la importancia de las alianzas, de la comunicación y la transparencia como herramientas para la sensibilización y la consecución de metas.<br>Contribuir con estas alianzas a reducir la desigualdad<br>Afrontar de forma conjunta los retos a los que se enfrenta la Compañía compartiendo las mejores prácticas con terceros.<br>Mejorar el diálogo y la comunicación con todos los grupos de interés. | 16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS<br><br>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.<br>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).<br>Actualización de la Política Contra la Corrupción y el Fraude y de Cumplimiento Normativo.<br>Constante coordinación y contacto con el Ministerio de Sanidad y los cuerpos y fuerza de seguridad y otros organismos para ofrecer el mejor servicio.<br>Landings y plataformas específicas para mejorar la relación con los grupos de interés. | Modelo de gobierno sostenible<br><br>Servicios Seguros y de Calidad |
| **Crecimiento económico y sostenible y gestión de personas**<br><br>Generar entornos de trabajos diversos, seguros y atractivos, en los que el cuidado de los empleados, su desarrollo y formación son objetivos prioritarios.<br>Fomentar la diversidad, la inclusión y la no discriminación.<br>Promover la retención y atracción de empleados/talentos.<br>Incrementar la motivación y el engagement de los empleados.<br>Garantizar la salud y seguridad de los empleados y mejorar los índices de siniestralidad. | 2 HAMBRE CERO<br><br>3 SALUD Y BIENESTAR<br><br>4 EDUCACIÓN DE CALIDAD<br><br>5 IGUALDAD DE GÉNERO<br><br>8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO | Plan de Igualdad en España.<br>37,21% del total de empleados en 2022 son mujeres en la Compañía.<br>44% de puestos de directivos, mandos intermedios o titulados ocupados por mujeres.<br>Proyecto *Employer Branding* en España.<br>Fomento de la conciliación<br>Política de teletrabajo – trabajo no presencia en España y modalidad de trabajo híbrido en Reino Unido.<br>Política de desconexión laboral en España.<br>1,53% empleados con diversidad funcional en la Compañía.<br>Convocatoria a entidades sociales, fundaciones o asociaciones para acciones de inserción laboral o de creación de empleo: 90.000 €/ anuales en España..<br>Pertenencia a la red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGBTI en España.<br>Apoyo psicológico a empleados.<br>Brecha salarial inferior al 3% en España. | Cuestiones sociales y relativas al personal<br><br>Gestión social de nuestra cadena de valor<br><br>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.

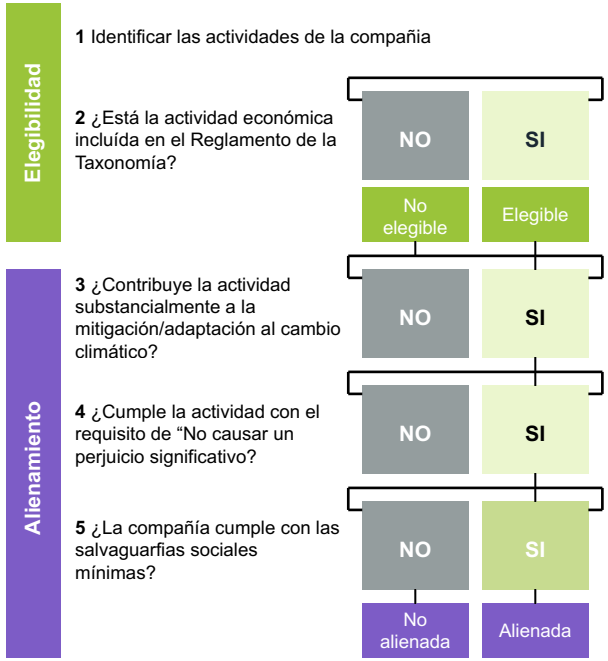
[74] Ver apartado “Enlaces de interés.”

| | 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.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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:<br><br>a. Las medidas de renovación de edificios<br>b. Los arrendamientos a corto plazo<br>c. El mantenimiento y las reparaciones.<br>d. Inversiones en I+D no capitalizadas.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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:<br><br>a. Las medidas de renovación de edificios<br>b. Los arrendamientos a corto plazo<br>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.<br>d. Las inversiones en I+D no capitalizadas<br><br>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.<br><br>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.<br><br>Cálculo del numerador: para su cálculo se procede aplicando los siguientes pasos:<br><br>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).<br><br>2.Evaluación del cumplimiento de las garantías mínimas sociales a nivel grupo Aena.<br><br>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:<br>a.Se haya concluido que la unidad mínima de gestión analizada cumpla con los criterios de CCS y DNSH.<br>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.

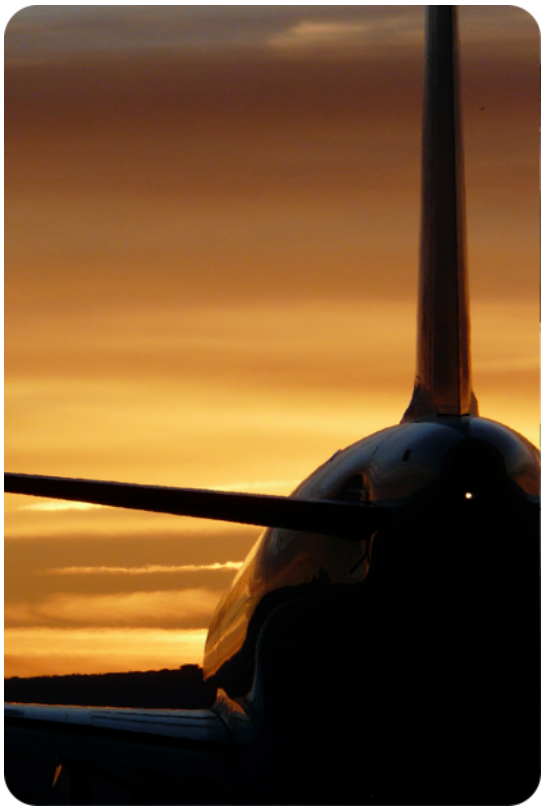
- *7.7: Adquisición y propiedad de edificios.*

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 perjucio 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.<br>**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.<br>**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.<br>**Plan de Acción del Ruido** en el Aeropuerto de Londres-Luton 2019-2023.<br>**Política de consultas y quejas** sobre ruido de aeronaves del Aeropuerto de Londres-Luton.<br>**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.<br>**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.<br>Reducir los residuos por pasajero y lograr el estándar Carbon Trust para la acreditación de cero residuos en vertederos.<br>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.<br>Desarrollar una estrategia de calidad del aire y reducir la contaminación del aire por NOx y PM.<br>Minimizar el impacto del líquido descongelante, alcanzando el 95% de fuselajes descongelados en las zonas de captura designadas para 2024.<br>Fomentar el uso de la movilidad sostenible.<br>Colaborar con aerolíneas para disminuir el ruido de las aeronaves y mejorar la gestión del ruido.<br>Reducir el número y la gravedad de posibles derrames en el aeropuerto.<br>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**<br>**Comisión de Gestión de Ruido Aeronáutico** | Compromiso Net Zero de ACI EU, para ser 0 emisiones netas en 2040.<br>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.<br>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.<br>Consumo hídrico: tratamiento y reutilización de agua.<br>Proteger y fomentar la biodiversidad local.<br>Disminución de residuos y aumento de reciclaje.<br>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.<br>Generación de electricidad verde a través del Plan Fotovoltaico (disponible en 2026).<br>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.<br>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.<br>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.<br>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).<br>Aeropuerto de Valladolid (prevista la próxima renovación en julio de 2023).<br>SATE Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (prevista la próxima renovación en diciembre de 2023).<br>Aeropuerto Zaragoza (prevista la próxima renovación en julio de 2023).<br>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.<br>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<br>Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández<br>Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat<br>Aeropuerto Málaga-Costa del Sol<br>Aeropuerto Palma de Mallorca<br>Aeropuerto de Valencia<br>(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.<br><br>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.<br><br>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).<br>Aeropuerto de Palma de Mallorca (prevista la próxima renovación en mayo de 2023).<br>Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (prevista la próxima renovación en mayo de 2023).<br>Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (prevista la próxima renovación en mayo de 2023).<br>Aeropuerto César Manrique-Lanzarote (prevista la próxima renovación en mayo de 2023).<br>Aeropuerto de Menorca (prevista la próxima renovación en mayo de 2023).<br>Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernán (prevista la próxima renovación en junio de 2023).<br>Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro (prevista la próxima renovación en junio de 2023).<br>Aeropuerto de Ibiza (prevista la próxima renovación en junio de 2023).<br>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.<br>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.<br>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).<br>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.<br>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:<br>• Establecer las normas y actuaciones de obligado respeto por empresas contratadas y terceros que desarrollen actividades en las instalaciones de Aena.<br>• Identificar y controlar los aspectos ambientales de las actividades realizadas en las instalaciones, recintos y locales propiedad de Aena.<br>• 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.<br>A este respecto durante 2022 destacan:<br>-Foros colaborativos realizados con agentes de movilidad para definir iniciativas vinculadas con la movilidad sostenible desde y hacia el aeropuerto.<br>-Foro de colaboración ambiental con los principales agentes de carga de los aeropuertos.<br>-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 footprint* (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

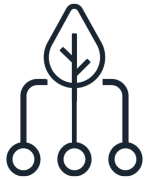


**AVIACIÓN SOSTENIBLE**

**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:**<br>• 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)<br>**2023:**<br>• Compra de electricidad 100% con garantía de origen renovable (objetivo continuado a partir del 2020).<br>• Reducción en un 61% de las emisiones absolutas de GEI de alcance 1 y 2 respecto al año base 2019.<br>• Compensación del 8% de las emisiones no reducidas.<br>**2026:**<br>• Neutralidad de carbono.<br>• 100% de autoabastecimiento de electricidad renovable (Plan Fotovoltaico de Aena) a partir de 2026 en función de la capacidad de red y tramitaciones administrativas.<br>• Electrificación del 26% de la flota propia de vehículos (turismos y furgonetas) y 100% vehículos sostenibles (electrificación+consumo HVO).<br>• Establecimiento de 3.150 puntos de recarga eléctrica en aparcamientos para pasajeros, empleados y en lado aire.<br>• Acreditación de *Airport Carbon Accreditation* de ACI EU nivel 4+ en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat .<br>• 44% de la flota de *handling* sostenible (equipamiento eléctrico y combustible sostenible).<br>• 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.<br>• Flota de lanzaderas entre terminales 100% eléctricas en Madrid y Barcelona. | **2022:**<br>• Compra de electricidad 100% con garantía de origen renovable.<br>• 85% de la iluminación sustituida por luces LED.<br>• Elaboración de un plan de vehículos sostenibles desarrollado para el lanzamiento y las pruebas en 2023.<br>**2023**:<br>• Puesta en marcha del DART (*Direct Air-Rail Transit*).<br>**2026**<br>• Neutralidad de carbono.<br>• 25% de abastecimiento energético a partir de energías renovables en instalaciones propias.<br>• Apoyo a aerolíneas en la descarbonización de los vuelos. | **2022:**<br>• Actuaciones de eficiencia energética.<br>• Compra de energía con garantía de origen sostenible.<br>• Proyecto piloto para el uso de 1 autobús eléctrico para el Aeropuerto de Recife.<br>.<br>**2026:**<br>• Reemplazar los tipos de gases utilizados en los sistemas de aire acondicionado por gases que no causen daño al medio ambiente.<br>• Compra y uso de energía verde/limpia para todos los aeropuertos de la red de Aena en Brasil.<br>• Desplegar plantas fotovoltaicas en aeropuertos que tengan viabilidad estructural.<br>• Realizar y analizar estudios para la implementación de sistemas PCA y 400Hz.<br>• Implementar plantas de recarga para vehículos *handling* eléctricos y en estacionamientos de pasajeros.<br>• Reducción del 20% emisiones de los agentes de *handling* con la utilización de vehículos eléctricos.<br>• Generación de electricidad verde a través del Plan Fotovoltaico.<br>• 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:**<br>• 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.<br>• Reducción del consumo eléctrico por pasajero en un 10%.<br>• Reducción del consumo de energía de climatización por pasajero en un 9%.<br>• Utilización de un 65% de combustible sostenible en calderas y cogeneración.<br>• 78% de la flota de handling sostenible (equipamiento eléctrico y combustible sostenible).<br>• Instalación de hidrogeneras en los cincos aeropuertos principales. | **2028:**<br>• 50% de la flota aérea de modelos NEO o MAX3.<br>**2030:**<br>• 50% de abastecimiento energético a partir de energías renovables en instalaciones propias.<br>• Aumento del número de puntos de recarga eléctrica en aparcamientos. | **2040:**<br>• *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)<br>• 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.<br>• Electrificación del 28,7% de la flota propia de turismos y furgonetas.<br>• 1.063 puntos de recarga para vehículos eléctricos en lado tierra y aire en los aeropuertos de la red.<br>• 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.<br>• Adjudicación de las plantas fotovoltaicas de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.<br>• 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”.<br>• 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).<br>• Publicación de la hoja de ruta *Net Zero* (“Reduciendo nuestras emisiones de Carbono”).<br>• Lanzamiento del *Sustainable Supply Chain Charter*.<br>• Publicación de la estrategia de calidad del aire.<br>• Compra de electricidad 100% renovable.<br>• Trabajo preliminar completado para introducir un 25% de generación de energía renovable en instalaciones propias para 2026.<br>• Renovación del 85% de la iluminación a luces LED.<br>• Obtención del nivel 3 de ACA (optimización).<br>• 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.<br>• Realización de tests de eficiencia operacional dentro del proyecto piloto para el uso de 1 autobús eléctrico para el Aeropuerto de Recife.<br>• 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.<br>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.

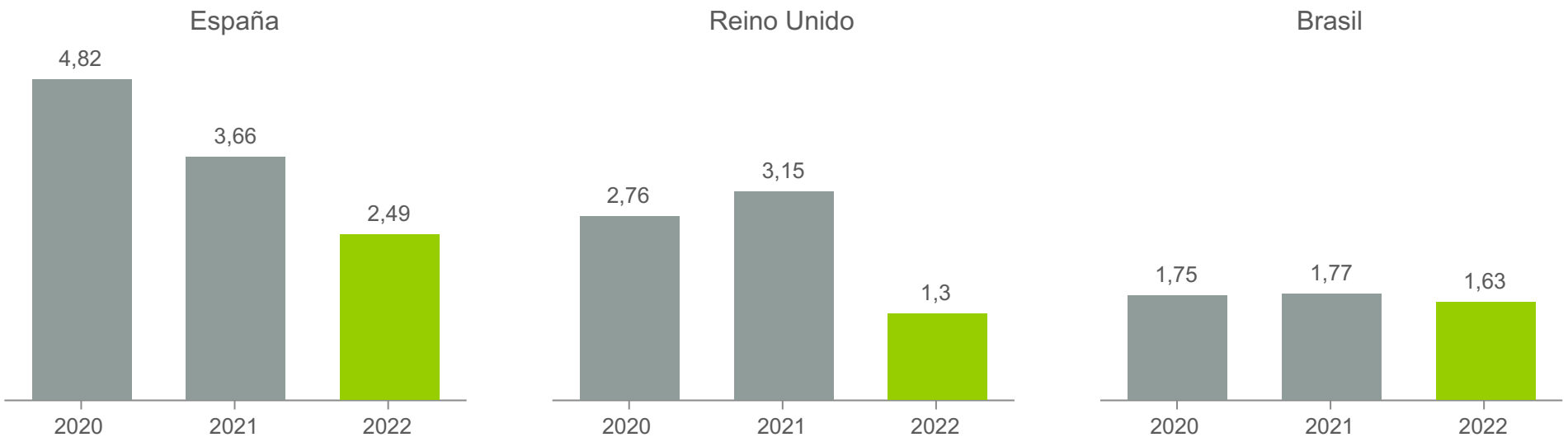
El desempeño en materia energética y la gestión operativa de los aeropuertos de la red, destinada a mejorar la eficiencia energética, son indicadores claves del diseño sostenible y la evolución de un edificio.

[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:<br>• Reducción del 22% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019.<br>• Reducción del 36% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019.<br>• 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.<br>• 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.<br>• 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**

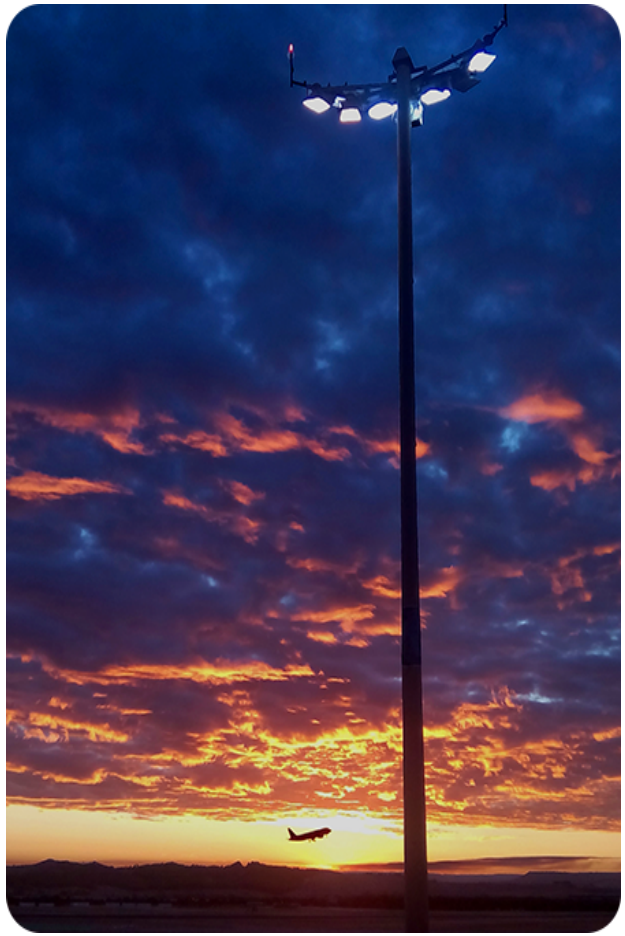
| | NOx(t) | | | SOx(t) | | | CO(t) | | | NMVOC(t) | | | PM10(t) | | | PM2,5(t) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ES | UK | BR | ES | UK | BR | ES | UK | BR | ES | UK | BR | ES | UK | BR | ES | UK | BR |
| **2020** | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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.

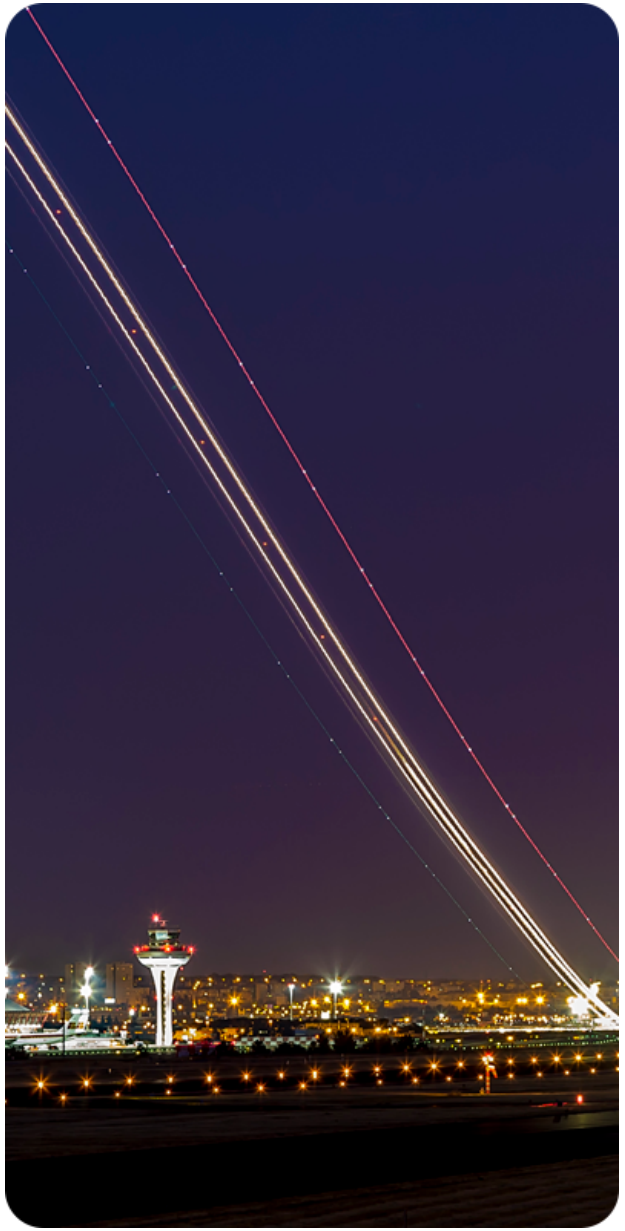
Por ello, Aena integra la gestión del ruido en el programa de comunidad y cadena de valor sostenible de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 con el objetivo estratégico de limitar y reducir el impacto acústico en las comunidades locales y proteger la calidad de la vida de las poblaciones del entorno.

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.<br>• Colaboración con ENAIRE para mejorar los procedimientos de navegación aérea. | • Prohibición de aeronaves “Capítulo 3”·<br>• 100 % de las aeronaves “Capítulo 4” operando en el Aeropuerto.<br>• Evaluar la adopción e implementación de enfoques ligeramente más pronunciados para 2023.<br>• Llevar a cabo una encuesta en las comunidades locales relativa al enfoque del Aeropuerto sobre la gestión del ruido y el servicio de quejas.<br>• 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.<br>• 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:**<br>• Total de 27.574 inmuebles aislados en el periodo 2000-2022 con un importe asociado de 350.346.471 €.<br>• 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<br>• 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.<br>• Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido Fase IV de 13 aeropuertos.<br>• 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:**<br>• 253 viviendas aisladas en el periodo 2016-2022 con un importe asociado de 780.195 €<br>• Revisión de los procedimientos de despegue de reducción de ruido para evaluar su eficacia y trabajo con las aerolíneas para identificar e implementar mejoras.<br>• Finalización del estudio *Slightly Steeper Approaches.* | • Realización de mediciones de ruido y monitorización en puntos críticos del entorno de los aeropuertos.<br>• 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:**<br>• Reducción del consumo de agua en un 5% por pasajero con respecto a 2019.<br>• Incremento del uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 50% con respecto a 2019.<br>**2030:**<br>• Reducción del consumo de agua en un 10% por pasajero en con respecto a 2019.<br>• Incremento del uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% con respecto a 2019. | **2023:**<br>• Reducción del consumo total de agua a 6,98 litros/ pasajero.<br>• Identificar y cuantificar procesos que utilizan agua potable pudiendo utilizar agua no potable. | **2023:**<br>• Instalación de plantas de tratamiento de agua en propio en aeropuertos.<br>**2024:**<br>• 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:**<br>• 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:**<br>• 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.

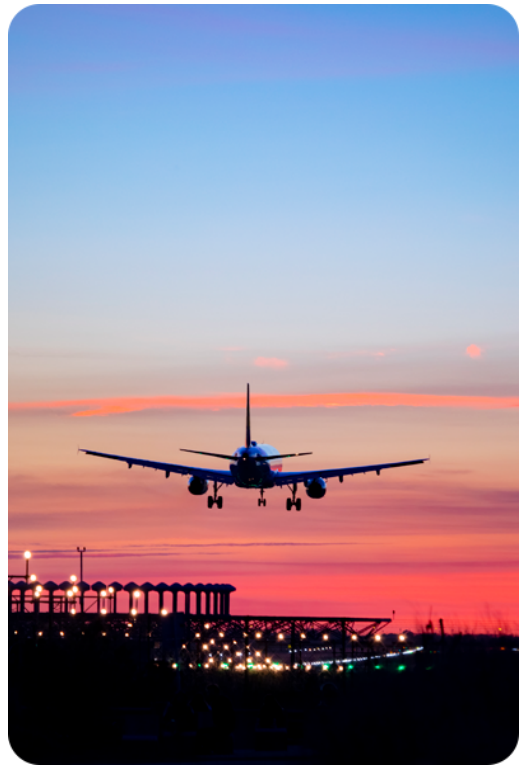
Además, teniendo en cuenta que parte del gasto de agua se debe al consumo humano, se estima relevante concienciar y sensibilizar a los usuarios de las instalaciones de Aena. En este sentido, se ha instalado cartelería específica en los servicios, instando a los pasajeros, a terceros y los propios empleados 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<br>• Seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario<br>• Elaboración de Estudios de Fauna y Hábitats de 12 aeropuertos<br>• Proyectos de plantación de especies arbóreas | • Colaboraciones con terceros para contribuir a la protección y restauración de otros hábitats<br>• 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:**<br>• Objetivo Zero Waste | **2023:**<br>• Reducir los residuos a 0,12 kg/pasajero<br>• Obtención del estándar Carbon Trust Standard - Zero waste to landfills<br>• Destinar menos del 5% de residuos de construcción/ demolición (en base a su peso) a vertedero. | **2024:**<br>• Educar, concienciar y mejorar la capacidad de las empresas arrendatarias y equipos institucionales de cara a la mejora en la gestion de residuos.<br>**2026:**<br>• Lograr una gestión ambiental de los residuos en consonancia con los marcos internacionales acordados a lo largo de todo su ciclo de vida<br>**2030:**<br>• 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:**<br>• 76% de residuos no peligrosos valorizados y 49% valorizados en el caso de residuos peligrosos | **2022:**<br>• Únicamente un 0,11% de los residuos de construcción/ demolición (en base a su peso) han sido enviados a vertedero.<br>• Por quinto año consecutivo, se ha alcanzado un porcentaje de reciclaje superior al 60% (100% de valorizacion en residuos peligrosos y no peligrosos).<br>• Ratio de 0.131kg de residuos producidos por pasajero | **2022:**<br>• Acciones de compostaje de residuos orgánicos y segregación de residuos reciclables.<br>• Implantación de contenedores para la recepción de envases en edificios terminales que promuevan la segregacion. premiando el comportamiento medioambiental responsable de los usuarios<br>• 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

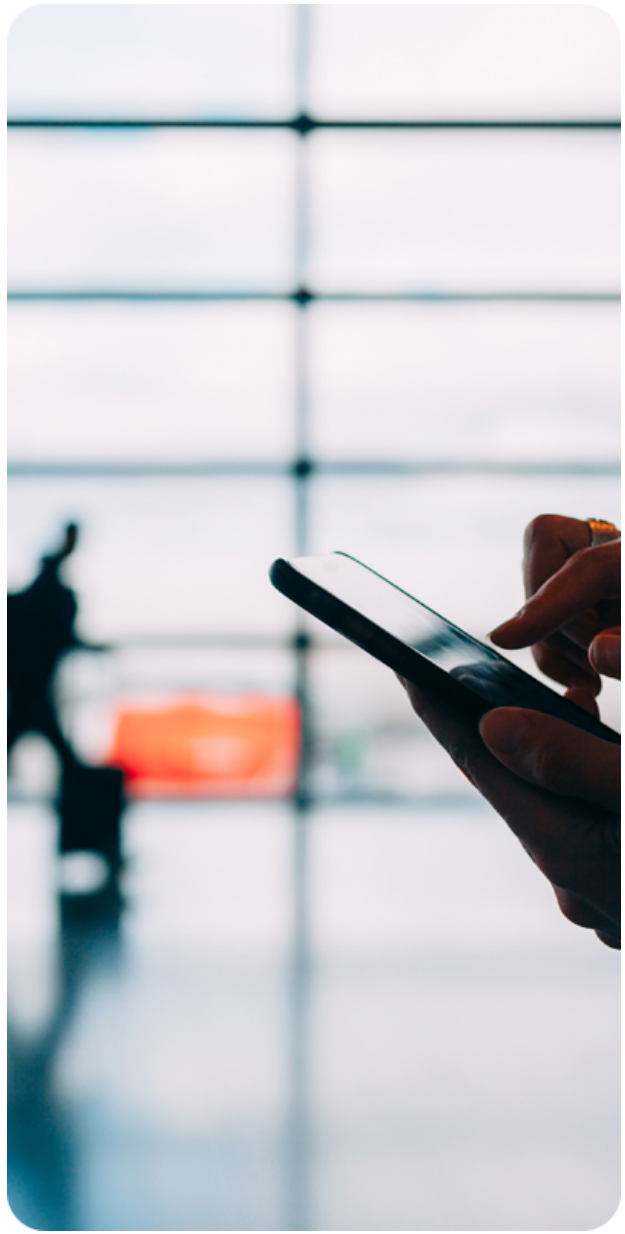
**(GRI 306-2)**

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.

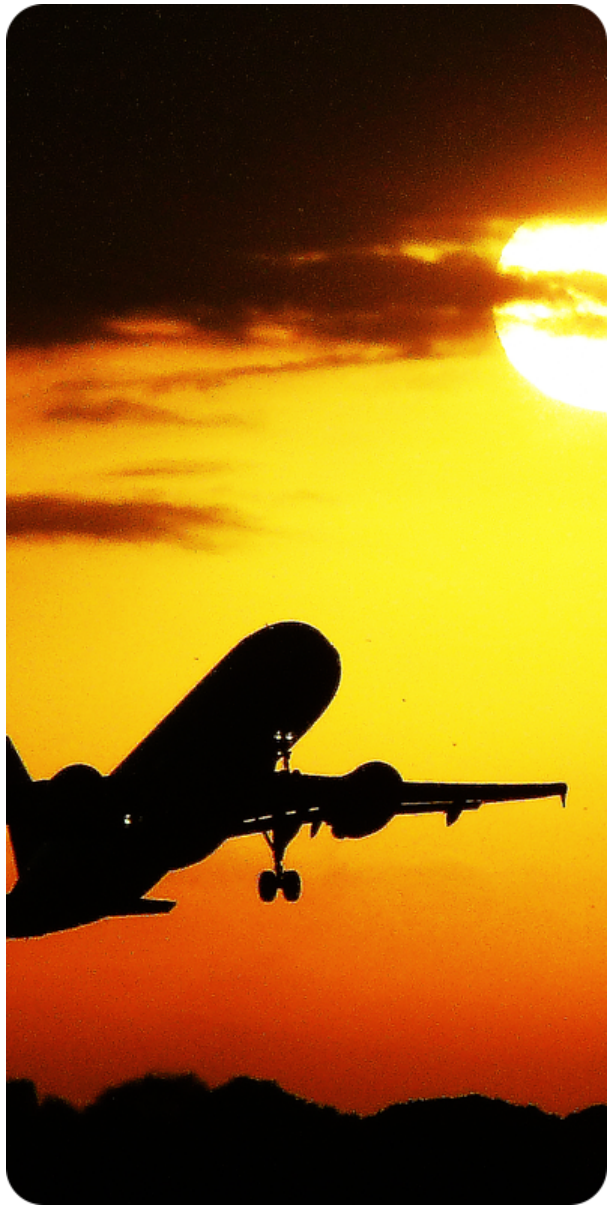
Inclusión.

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**<br>"Disponer de los mecanismos adecuados para identificar, prevenir, mitigar y rendir cuentas de cómo abordan su impacto sobre los derechos humanos" | **Mecenazgo y acción social**<br>"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" | **Educación e investigación**<br>"Contribuir a la generación de actividad económica y empleo en la comunidad mediante la transferencia de conocimientos y apoyo en actividades empresariales locales" | **Salud en el presente, capacitación para el futuro y alivio de la pobreza** | ↑ |
| Implantación de un proceso de debida diligencia de derechos humanos | Colectivos vulnerables | Aena con la investigación | • Aportación anual del 150.000 € anuales al fondo comunitario.<br>• Promover campañas de colaboración con empleados para la captación de fondos (nómina solidaria).<br>• Apoyo a iniciativas locales y regionales<br>• Programa de formación y desarrollo de habilidades para escuelas locales.<br>• Promoción del voluntariado. | **Comunicación con grupos de interés** |
| Cadena de valor | Proyectos medioambientales de índole social | Transmisión del conocimiento | | |
| Cultura corporativa de derechos humanos | Cesión de espacios | Apoyo al emprendimiento con impacto | | |
| • Sinergias.<br>• Innovación social.<br>• Transparencia.<br>• Formación y empleo. | • Cadena de valor.<br>• Voluntariado.<br>• Compromiso ambiental.<br>• Buenas prácticas. | • Integración laboral.<br>• Igualdad y accesibilidad.<br>• Violencia 0.<br>• Derechos humanos.<br>• Arte, música y cultura. | • Vida saludable.<br>• Apoyo a las causas sociales.<br>• Investigación e innovación.<br>• Inclusión.<br>• Diversidad. | ↓ |

## 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.<br>+ de 87.7 millones de puestos de trabajo a nivel mundial generados por el sector del transporte aéreo<br>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.<br>Convocatoria de ayudas a entidades que realicen acciones de inserción laboral y de creación de empleo de personas con discapacidad: 90.000 €/anuales.<br>Colaboración con entidades del tercer sector para la promoción de la integración de personas con necesidades especiales (Confederación Autismo España, CERMI, etc).<br>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.<br>Contratación de proveedores locales (empleo local):<br>• 99,54% en España<br>• 53% en Reino Unido<br>• 100% en Brasil | 4.237,5 M€ de valor económico generado (ingresos) (2.393,3 respecto a 2021)<br>514,6 M€ gastos de personal (459,8 en 2021) | Ha ascendido a 526,5 M€.<br>• 469 M€ en España (89,1 %).<br>• 32,5 M€ de impuestos pagados en Reino Unido (6,2 % sobre el total)<br>• 24,9 en Brasil (4,7%).<br>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.

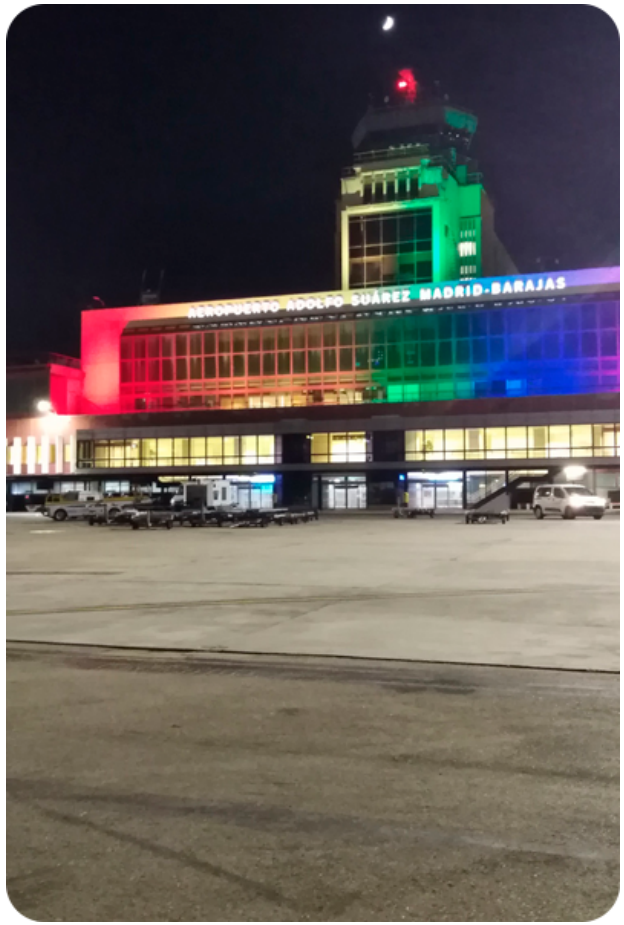
Además, trabaja para renovar la Política de Negocios Éticos, en línea con la expansión de sus operaciones.

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.

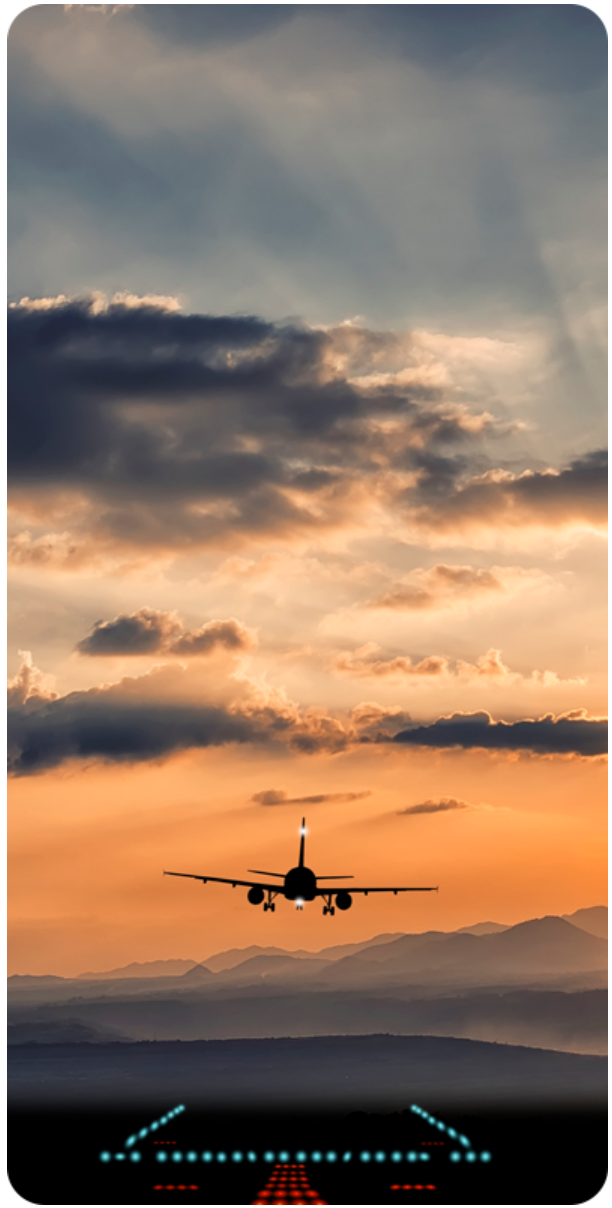
Con ello, y a partir de un análisis de fuentes externas de referencia, e internas[136], se ha podido evaluar:

- 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:<br>• 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.<br>• 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.<br>• 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<br>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 |
| 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:<br>• 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.<br>• 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.<br>• 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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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

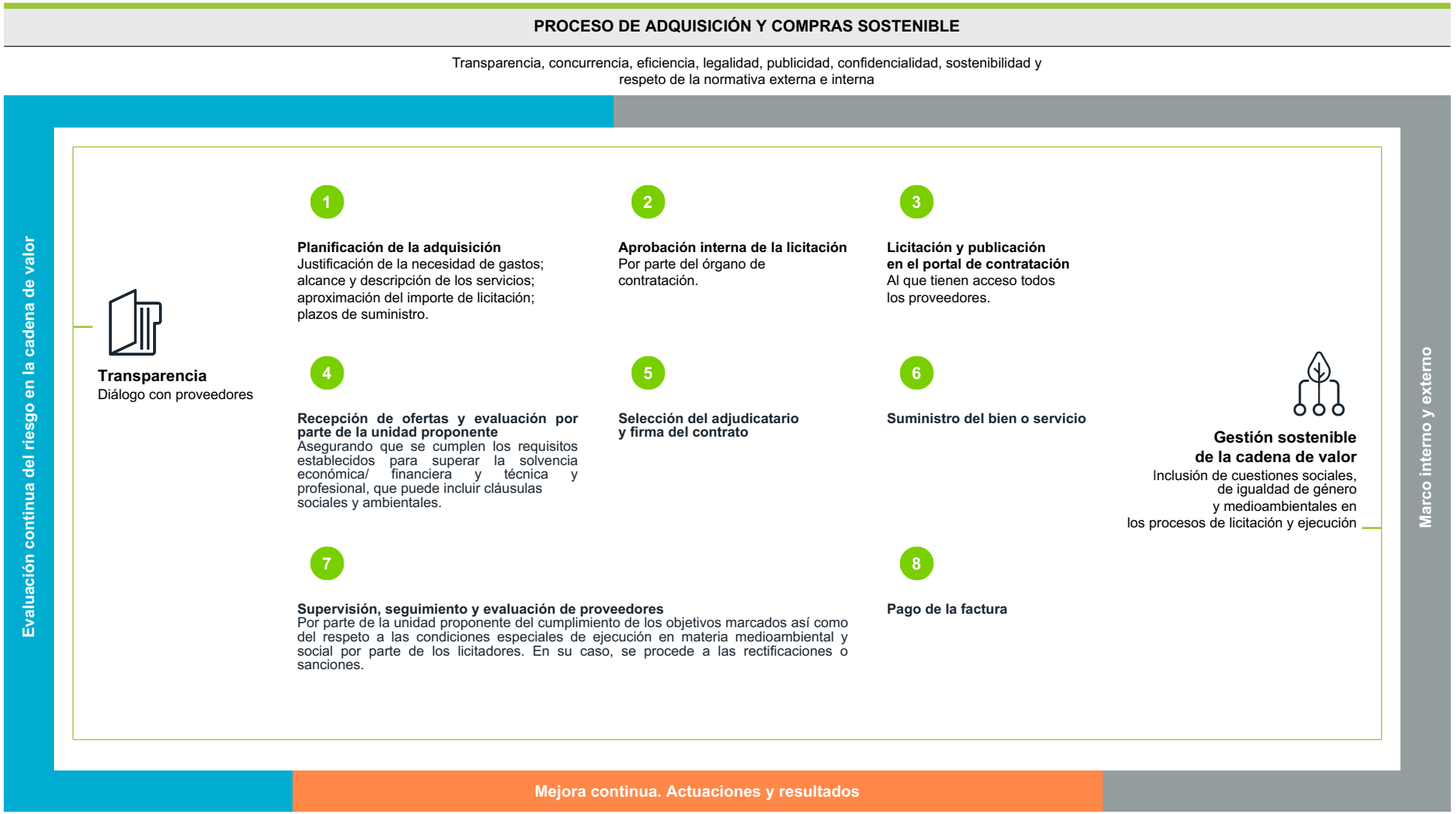
En Reino Unido se dispone de un plan de formación en materia de contratación, habiéndose realizado 6 durante el año 2022.



[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.

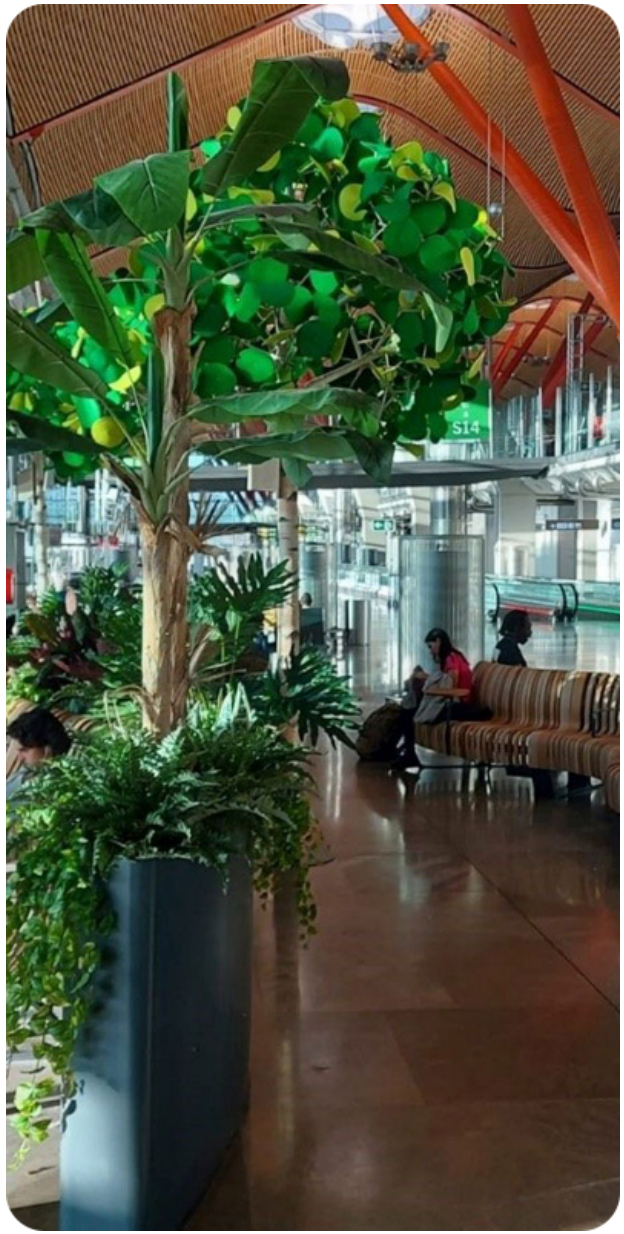
Por su parte, en Brasil, los aeropuertos de Aena ponen a disposición de los proveedores correos electrónicos y sitios en Sharepoint para la resolución de consultas. Desde 2022 se dispone también de la herramienta SAP Ariba, para facilitar la comunicación con los proveedores.

### 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:**<br>Trabajo respetuoso y digno.<br>Igualdad de oportunidades, la diversidad y la no discriminación.<br>Trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna<br>Libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva.<br>Remuneración justa e igualitaria. Salud y seguridad.<br>Mano de obra infantil.<br>Libertad de opinión, de información y de expresión. | **Código de Conducta** | • Inclusión de cuestiones ESG en los procesos de licitación y en la ejecución<br>◦ 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.<br>◦ Incorporan cláusulas específicas de responsabilidad corporativa del proveedor, contratista o arrendatario, desempeño social, ambiental y de gobierno, y respeto de los derechos humanos.<br>◦ Incluye requisitos específicos, en materia social, medioambiental y de gobierno, exigidos en la ejecución del contrato<br>◦ Incorporan posibles penalizaciones en caso de incumplimiento, que puede derivar incluso en la resolución contractual.<br>• Cualificación y evaluación de proveedores y clientes.<br>• 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).<br>• 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.<br>• Anexo de comprobación de altas en la Seguridad Social.<br>• 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).<br>• 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.<br>• Intercambio de buenas prácticas medioambientales para fomentar la mejora continua de los productos/servicios prestados y contribuir al desarrollo sostenible.<br>• Sistema de evaluación de proveedores: evaluación de programas medioambientales y sociales implementado por los licitadores en el proceso de valoración técnica.<br>• Póliza de responsabilidad civil y seguro de accidentes, estar al corriente de pagos de Seguridad Social, Agencia Tributaria, Registro Civil, etc.<br>• 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.<br>• Seguimiento del proveedor por parte del director del expediente durante la vigencia del contrato y verificación del cumplimiento de las condiciones especiales de ejecución.<br>• Seguimiento de indicadores en materia de salud y seguridad.<br>• 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.<br>• Por la naturaleza de su cadena de suministro, el riesgo de producirse casos de trabajo infantil es considerado insignificante.<br>• 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.<br>Condiciones laborales y modelo retributivo justo.<br>Conciliación laboral/personal y motivación.<br>Diversidad e inclusión.<br>Atracción y retención de talento.<br>Formación y capacitación continua.<br>Comunicación bidireccional y continuada.<br>Bienestar laboral integral y flexibilidad.<br>Salud y seguridad.<br>Nuevas tecnologías y herramientas colaborativas.<br>Igualdad y sostenibilidad. | Modelo de salud y seguridad en el trabajo, promovido al más alto nivel de la Organización.<br>Enfoque proactivo para mantener los más altos niveles de seguridad y minimizar la exposición al riesgo.<br>Objetivos en materia de salud y seguridad.<br>Reducción en el número de accidentes.<br>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:<br>**9.230** empleados.<br>**926** nuevas incorporaciones.<br>**91,4%** fijos.<br>**95,5%** realiza su trabajo a jornada completa. | Política de teletrabajo.<br>Política de desconexión digital. |

| Promoción de la Diversidad e inclusión | Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos | Sistema retributivo |
|---|---|---|
| **Diversidad de género**<br>Las mujeres representan:<br>**37,21%** de la plantilla.<br>**y el 40%** Consejo de Administración.<br>**II Plan de igualdad**<br>**Diversidad generacional**<br>Impulso de la formación y el empleo de la formación entre los más jóvenes a través<br>de la participación en ferias de empleo, convenios con universidades, etc. | **Estrategia de Employer branding.**<br>Estrategia de negocio responsable del Aeropuerto de Londres-Luton.<br>Promoción del empleo en el entorno local.<br>**Programas de desarrollo**<br>Programa “Mentoring: líderes desarrollando líderes”.<br>Programa “Mentoring recíproco”.<br>Programa Coaching.<br>Programa transformación digital y cultural.<br>**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.<br>**2,2% brecha salarial en 2022 (España)**<br>3.163.757,05 € de inversión en programas de formación.<br>99,8% empleados han recibido formación.<br>56 horas de formación al año por empleada y 74 horas de formación al año por empleado. |

**Compromiso con los ODS**



# 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.

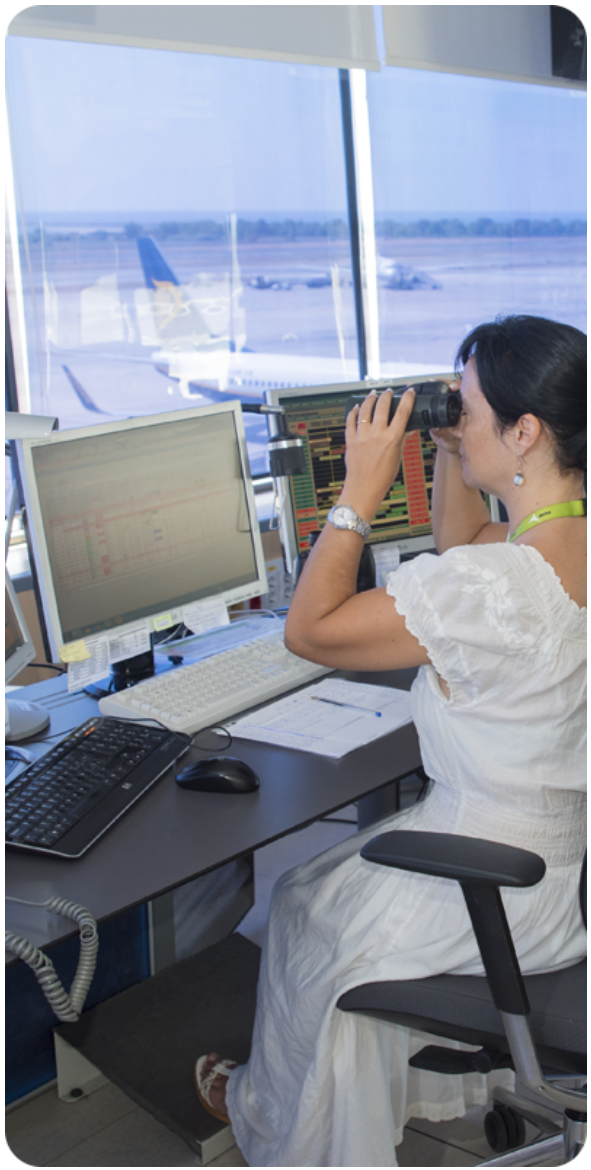
Por otro lado, normalmente de forma mensual se les ofrece la posibilidad a los empleados de optar a puestos de responsabilidad (estructura). De esta forma, internamente, se promueve el desarrollo y la promoción de carrera. Para ello, también con el objetivo de garantizar los principios de igualdad de 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<br>Universidad Politécnica<br>Universidad Autónoma<br>Universidad Complutense<br>Universidad Rey Juan Carlos<br>Universidad de Alcalá de Henares<br>Universidad Pontífica de Comillas<br>Hospital Puerta de Hierro Madrid | CUNEF<br>Centro de Estudios Garrigues<br>The College for International Studies | IES Virgen de la Paloma<br>IES Francisco Tomás y Valiente<br>ISFP Claudio Galeno<br>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.<br>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.<br>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.<br>• Favorecer la interrelación, la cooperación y el conocimiento mutuo entre personas, centros y áreas funcionales de Aena.<br>• Desarrollar el talento identificado.<br>• Facilitar la adaptación en las transiciones a puestos de mayor responsabilidad.<br>• Desarrollar competencias críticas en los/as *mentees*. | Tasa de rotación mentees acumulada desde 2014: 3,2 %<br>Grado de desarrollo aprendizaje conseguido: 3,66 (escala 1 a 4 - Promedio de valoración de los *mentees* en cada proceso).<br>Valoración global de la utilidad cada proceso: 3,79 (escala 1 a 4 - (Promedio de valoración de los mentees en cada proceso).<br>Valoración global del programa: 3,84 (escala de 1 a 4 - Promedio de valoración de los mentees de las 8 primeras ediciones).<br>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).<br>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%.<br>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.<br>En las parejas creadas los roles de mentor/mentee son asumidos simultáneamente y pertenecen a áreas de actividad diferentes que pueden estar relacionadas.<br>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.<br>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.<br>• Ensanchar la visión de los internos.<br>• Favorecer el desarrollo de una cultura empresarial de colaboración y apoyo mutuo.<br>• 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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>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.<br>Esta estrategia ha ido evolucionando y ampliando su alcance. Se inició en 2007 dirigido a directores/as mediante coaches externos.<br>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.<br>• 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.<br>• Mejorar la autoconfianza y automotivación.<br>• 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:<br>143 horas de coaching individual (corresponden a 19 procesos: 10 hombres y 9 mujeres), 14 de los cuales realizados por coaches internos.<br>Ratio de satisfacción:7,84 de media (sobre escala de 0-8).<br>Desde el 2007 se facilitan los datos acumulados de:<br>• 2.536,5 horas coaching acumuladas en procesos individuales desde 2007 hasta 2022.<br>• 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.<br>• 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.

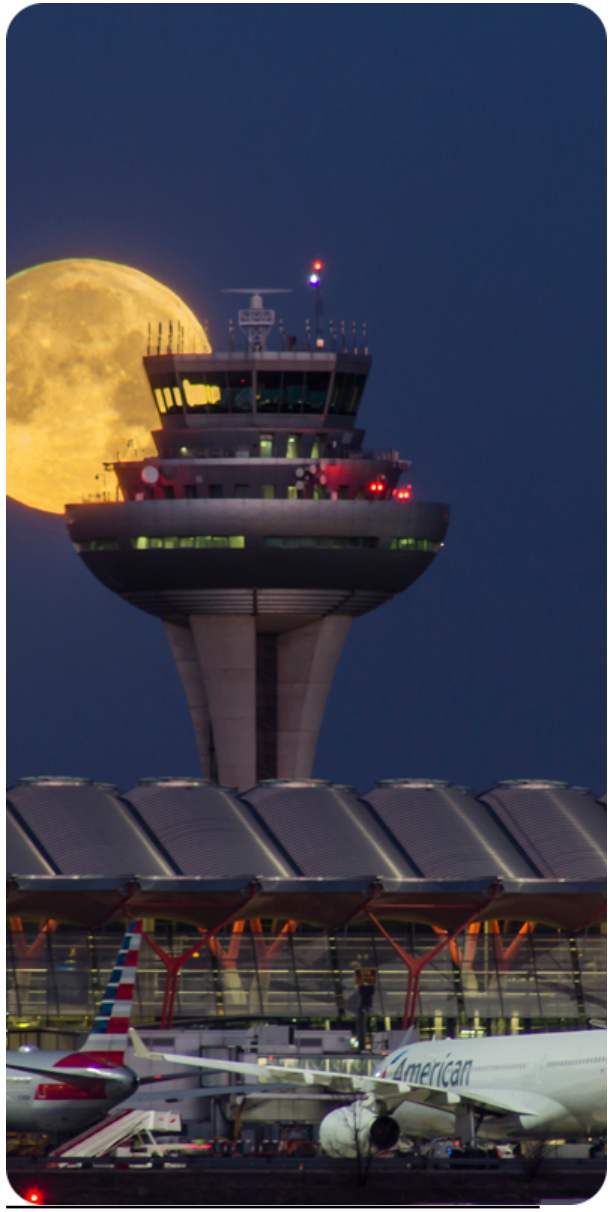
En Brasil, se refleja el respeto de los derechos de libertad de asociación, sindicación y negociación colectiva así como el compromiso con mantener una relación respetuosa con el sindicato en el Manual de Normas Internas. Por su parte, el Acuerdo Colectivo reconoce el derecho de asamblea como derecho 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)<br>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].

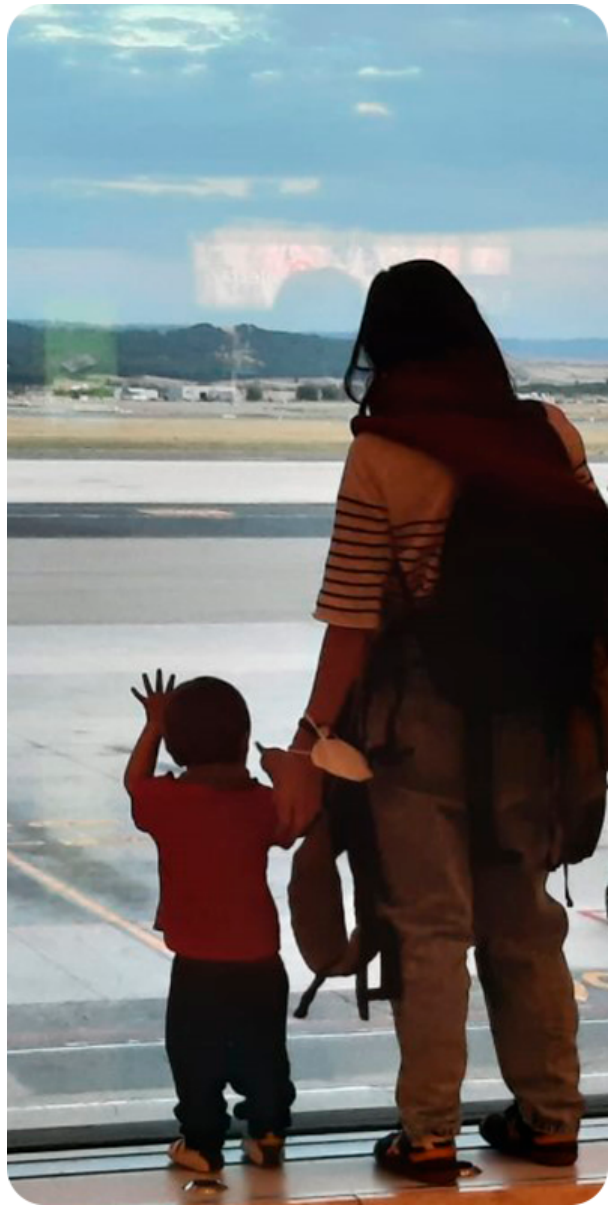
En Reino Unido se dispone de un sistema de cumplimiento enfocado a la prevención de riesgos regulatorios o prácticas irregulares que refleja el compromiso adquirido con, entre otros aspectos, llevar a cabo reestructuraciones de forma responsable. En este sentido, la legislación requiere:

- 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.

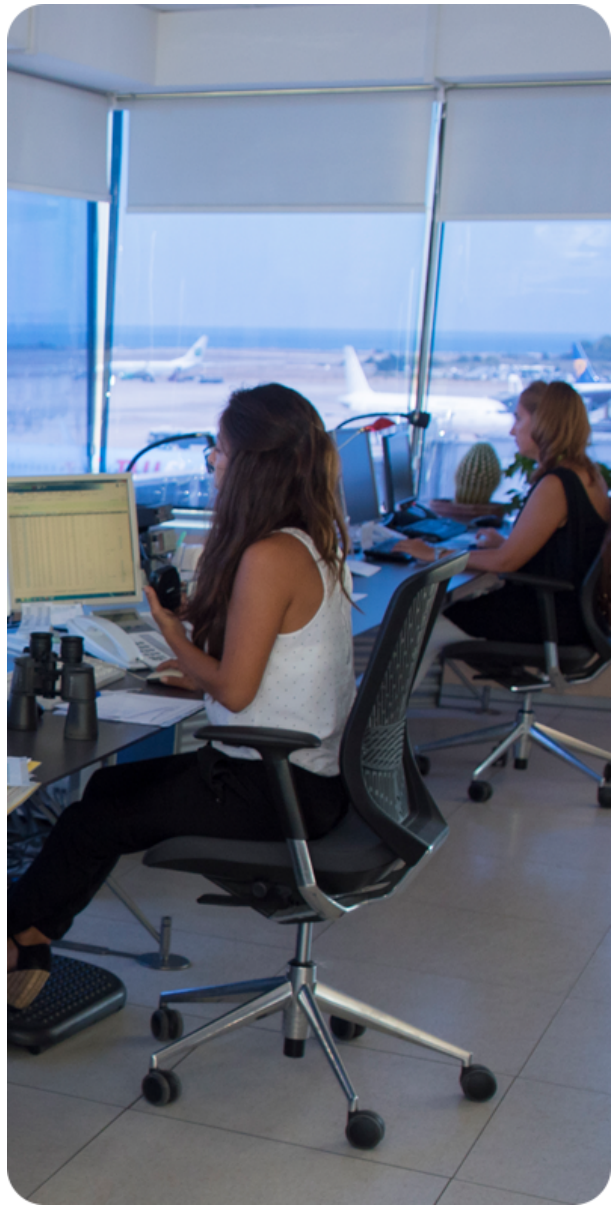
Por su parte, en Brasil, el compromiso con la salud y seguridad de los empleados se recoge en el Acuerdo Colectivo así como en la citada Política de Gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, y seguridad y salud en el trabajo.

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.<br>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.<br>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.

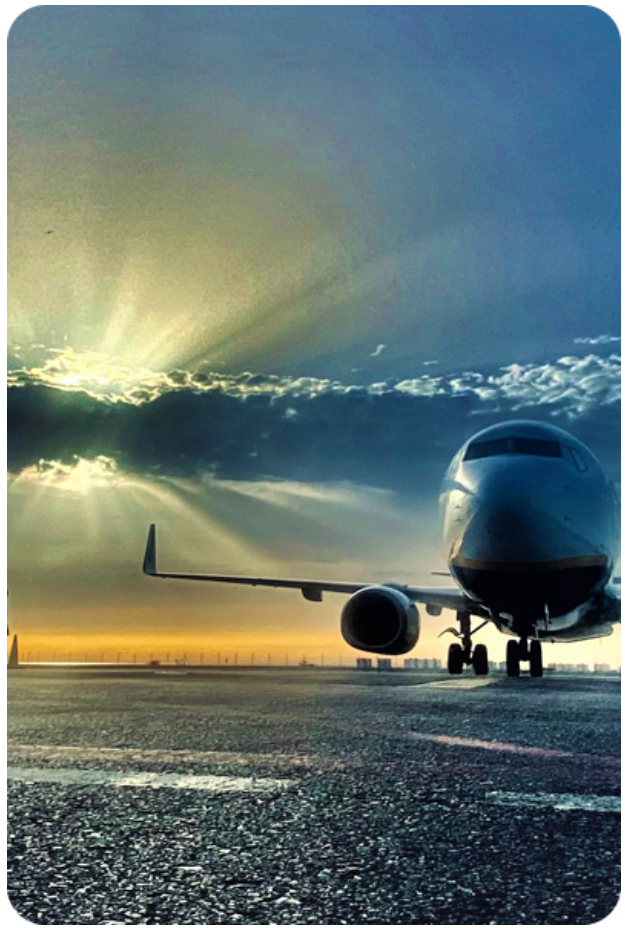
En cumplimiento de la normativa vigente en la materia, Aena respeta el derecho del trabajador a interrumpir su actividad y abandonar su lugar de trabajo cuando considere que dicha actividad supone un riesgo grave e inminente para su vida o su salud (entendiéndose por aquel cuya materialización resulte 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:<br>◦ Horario flexible de entrada y salida.<br>◦ Dos horas de flexibilidad diaria para personas trabajadoras con hijos con discapacidad.<br>• Jornada intensiva de verano (3 meses). Posibilidad de cambios de servicio para el personal de jornada a turnos.<br>• Política de Teletrabajo que permita a los empleados trabajar a distancia.<br>• Política de Desconexión Digital que fomente el respeto al horario laboral de los empleados y a su tiempo de ocio.<br>• Jornadas de trabajo definidas y fijadas a corto y largo plazo.<br>• Control horario. | • Reducción de jornada por cuidado de hijos menores de doce años, y familiares enfermos y/o discapacitados.<br>• Excedencia por cuidado de hijos o familiares.<br>• Permiso retribuido por asuntos particulares (asuntos propios).<br>• Días de vacaciones por antigüedad (a partir de los 20 años de servicio, un día adicional por cada 5 años de servicios).<br>• Permisos retribuidos los días 24 y 31 de diciembre. | • Descanso en los supuestos de parto, adopción o acogimiento.<br>• 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.<br>• 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).<br>• Seguro médico.<br>• Seguro de vida y accidentes.<br>• Reconocimientos médicos.<br>• Ayudas económicas para estudios, salud, discapacidad, campamentos, guarderías, anticipos reintegrables.<br>• 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.).<br>• 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.<br>• 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.<br>• Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.<br>• 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<br>(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.<br>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.<br>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)<br>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.<br>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.

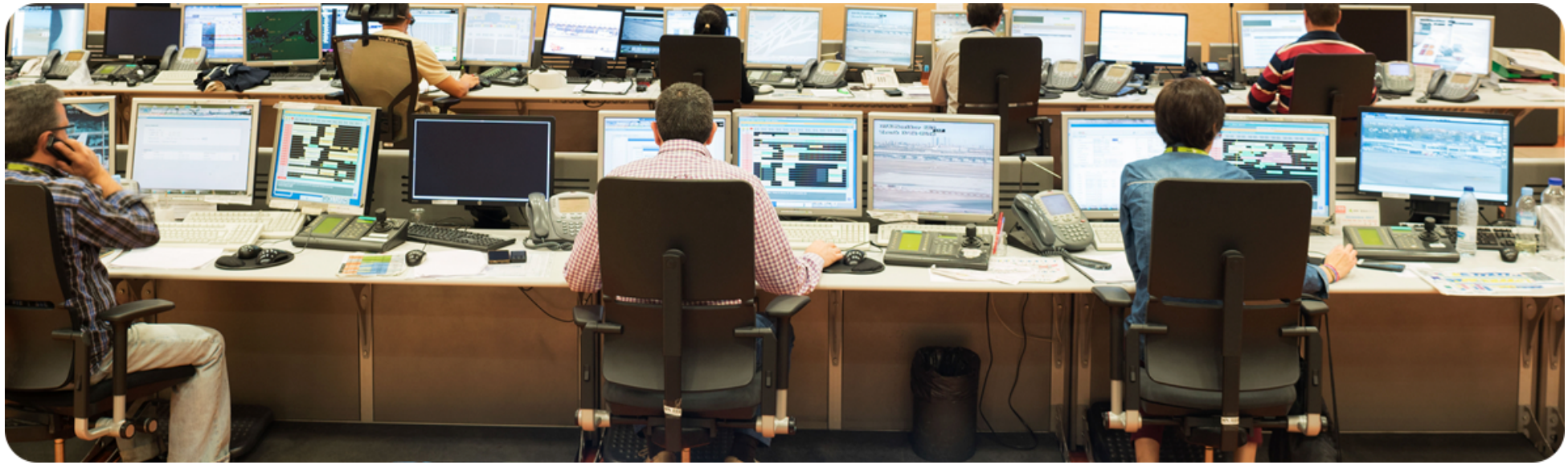
En Reino Unido, una empresa externa independiente lleva a cabo dos tests de penetración al año sobre la infraestructura IT interna y externa así como las páginas web, tras lo cual se proponen y realizan acciones correctivas. De esta manera se busca conseguir el ISO 27001 para 2023 o 2024.

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.<br>Eficiencia del personal.<br>Tiempo de espera mínimo (facturación, control de seguridad, etc.).<br>Descuentos en servicios.<br>Instalaciones cómodas.<br>Puntos de recarga dispositivos electrónicos.<br>Buena conectividad WIFI.<br>Ausencia de costes sobrevenidos.<br>Limpiezas.<br>Amabilidad del personal.<br>Distancia personal suficiente, menos colas | Oferta premium.<br>Procedimientos de trabajo eficientes y coordinados.<br>Calidad del servicio adecuada al precio.<br>Colaboración activa.<br>Información operativa y de análisis de mercados Potenciales.<br>Incentivos y descuentos.<br>Prioridades operativas (servicios especiales a clientes).<br>Ayuda a movilidad del pasajero (wayfinding). | Requisitos contractuales claros, alcanzables y estables.<br>Transparencia.<br>Igualdad de trato.<br>Agilidad en las tramitaciones. |
| **PRINCIPALES HERRAMIENTAS UTILIZADAS PARA CONOCER LAS EXPECTATIVAS DE LOS USUARIOS** | **RED DE AEROPUERTOS ESPAÑOLES** | Encuestas ASQ<br>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.<br>Seguimiento y gestión de RQS.<br>Seguimiento y gestión de consultas de pasajeros.<br>Encuestas EMMA.<br>Seguimiento de indicadores de procesos.<br>Indicadores DORA.<br>Seguimiento y gestión de interacciones en RRSS. | Grupos de trabajo/sesiones de expertos.<br>Análisis de satisfacción y percepción de la calidad de aerolíneas.<br>Encuestas a compañías.<br>Contacto directo/ reuniones.<br>Asistencia a foros y conferencias especializadas.<br>Indicadores asociados a procesos con compañías.<br>Comité de usuarios y comisiones mixtas de seguimiento. | Reuniones de seguimiento periódicas.<br>Conferencias de Marcas (encuentros profesionales donde exponemos la oferta global del aeropuerto).<br>Intercambio de encuestas periódicas y estadísticas.<br>Mystery shopper y recogidas de opinión en Salas VIP.<br>Portal Aena Empresas.<br>Campañas de animación, promoción y dinamización de Zonas Comerciales.<br>El Club de Fidelización ha superado 1,8 millones en 2022.<br>Grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio.<br>Análisis de resultados del servicio prestado (atributos comerciales de las encuestas ASQ y seguimiento de gestión de RQS).<br>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.<br>Foro de Accesibilidad para consultas con usuarios de PRM y organizaciones benéficas.<br>Encuestas ASQ durante los dos últimos trimestres de 2021.<br>Recogida de comentarios de los clientes en tiempo real (FeedbackNow) en distintos puntos (seguridad, facturación, baños, inmigración y recogida de equipajes).<br>Programa Mystery Shop está de vuelta en la estrategia CX, (a implementar en el segundo trimestre de 2022).<br>Walkarounds de calidad. | Comité de operadores aeroportuarios. | |
| | **AEROPUERTOS DO NORDESTE DO BRASIL** | Encuestas PSP (encuestas de satisfacción del pasajero).<br>Encuesta de Aseguramiento de la Calidad y Satisfacción del Pasajero - además de los canales de comunicación descritos anteriormente.<br>Controles y monitoreo de los indicadores de calidad del servicio.<br>Encuestas complementarias. | Comité de operadores aeroportuarios.<br>Establecimiento de consultas con aerolíneas y definición de niveles de acuerdo de servicio - SLA. | Reuniones de seguimiento periódicas.<br>Intercambio de encuestas periódicas y estadísticas.<br>Grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio.<br>Análisis de resultados del servicio prestado - de acuerdo com os requisitos comerciales de las encuestas ANAC. Encuestas servicios comerciales.<br>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.

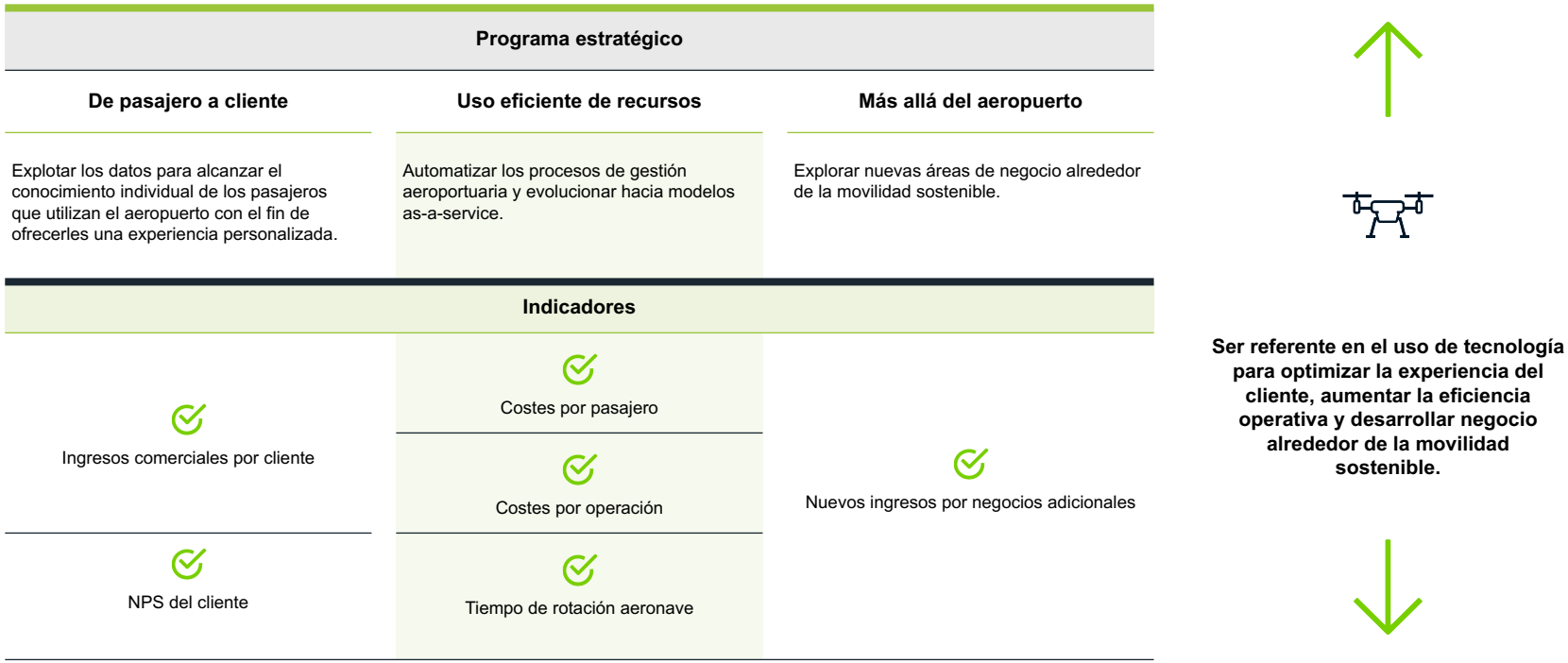
Cada programa estratégico se materializa en una serie de líneas, ámbitos y proyectos concretos que permiten analizar en detalle las diferentes tecnologías y su adaptación al sector y a la Compañía.

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** |

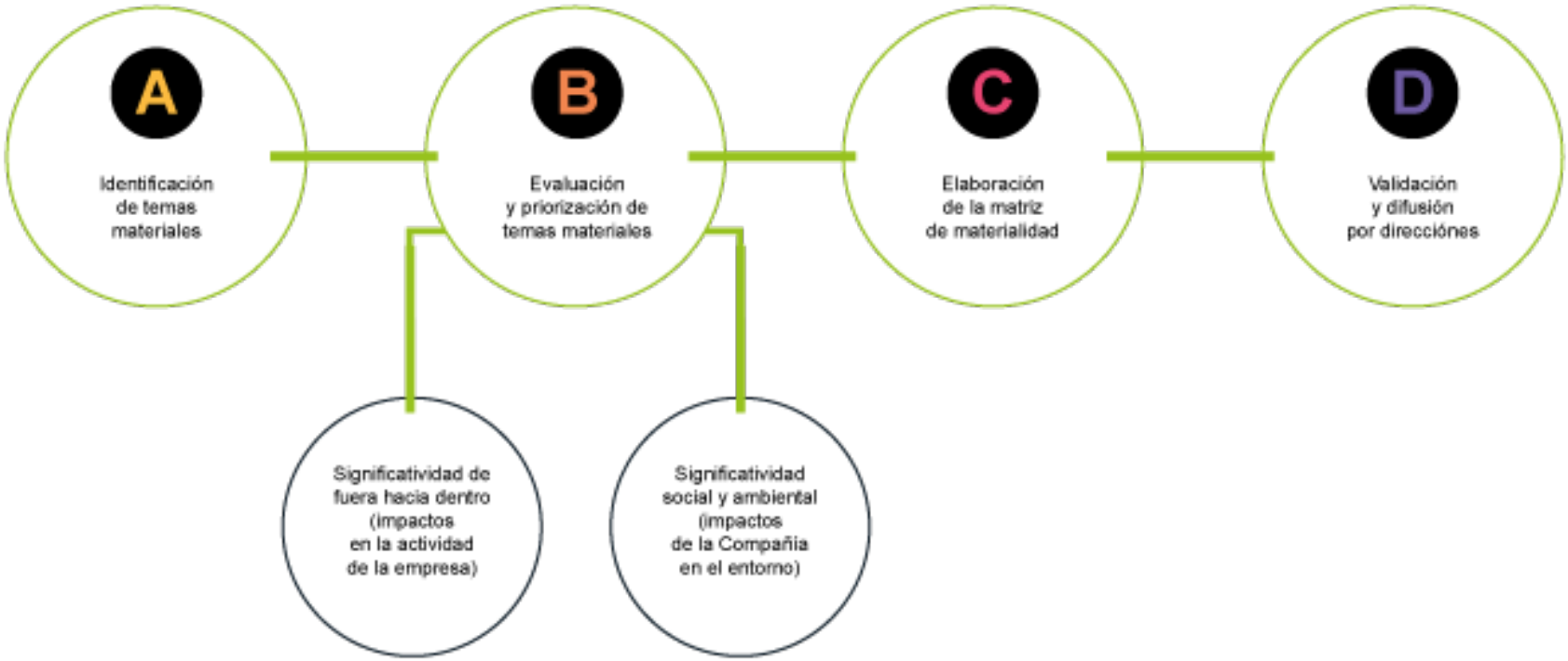
# Materialidad

**(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).

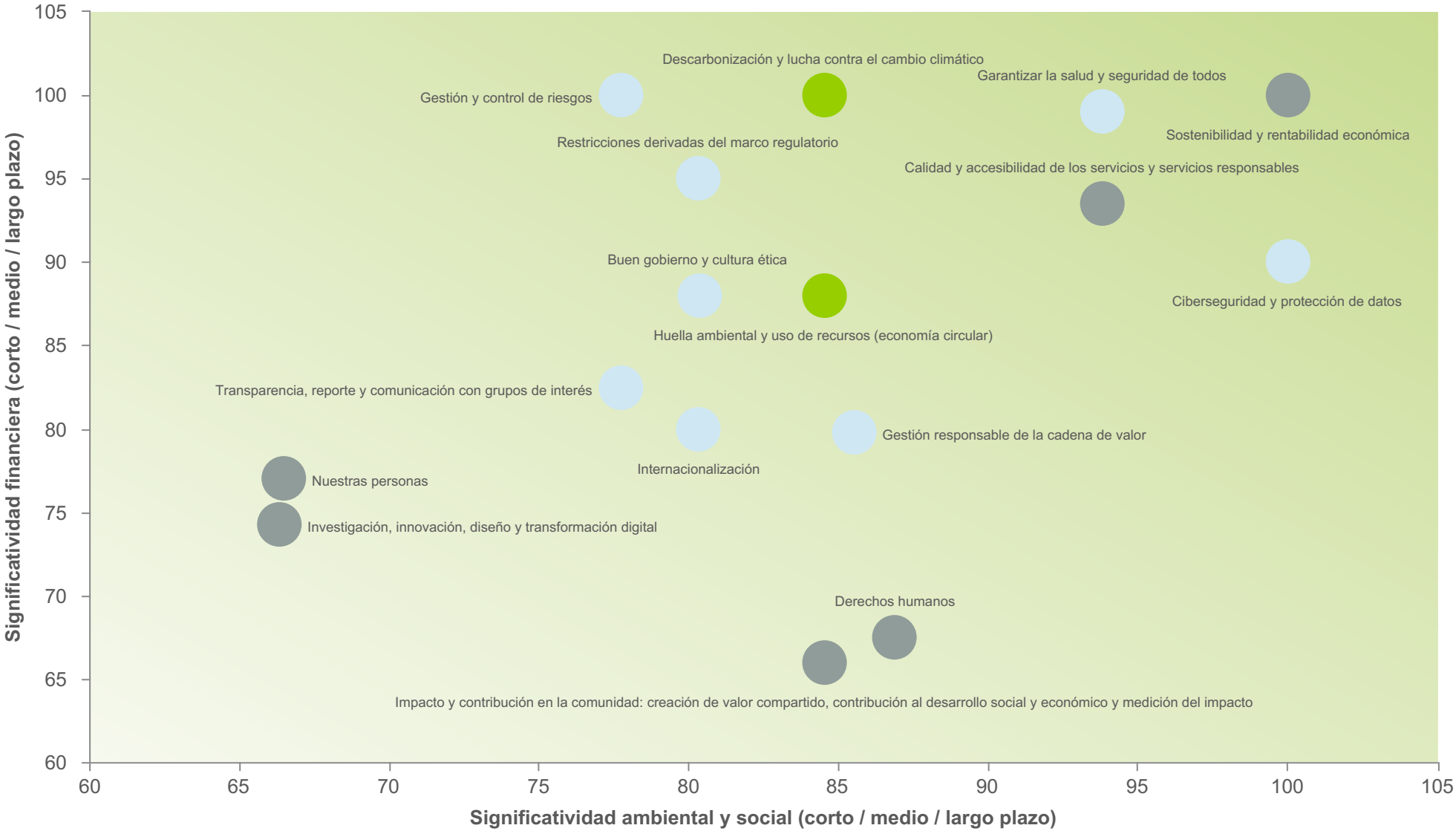
- Análisis de la significatividad financiera (eje Y): cada aspecto material ha sido evaluado y valorado internamente por su capacidad de impactar en la Compañía, integrando la perspectiva económica y de riesgos y teniendo en cuenta, en su caso, los resultados de la valoración de agencias ESG especializadas (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”<br>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”<br>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”<br>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”<br>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.<br>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”<br>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”<br>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**<br>(Bajo coste, séniors, business, en familia, ocio, etc.) | Seguimiento y gestión de RQS<br>Análisis periódico encuestas ASQ<br>Encuestas EMMA<br>Seguimiento de indicadores de procesos<br>Indicadores DORA<br>Dispositivos “HappyorNot” | Ausencia de costes sobrevenidos<br>Buena relación calidad/precio<br>Excelencia en el servicio<br>Oferta comercial y de restauración<br>Eficiencia, atención y amabilidad del personal |
| **COMPAÑÍAS AÉREAS**<br>(Bajo coste y tradicionales) | Encuestas a compañías<br>Contacto directo/ reuniones<br>Indicadores asociados a procesos con compañías<br>Asistencia a foros y conferencias especializadas<br>Comité de usuarios<br>Grupos de trabajo | Procedimientos de trabajo eficientes y coordinados<br>Calidad del servicio<br>Colaboración activa<br>Información operativa y de análisis de mercados potenciales |
| **EMPLEADOS Y OTRAS UNIDADES** | Buzón de sugerencias/ Intranet<br>Encuestas de Formación<br>Indicadores de los procesos de Gestión de RRHH<br>Sistema de Gestión del Desempeño<br>Sistema de Cumplimiento Normativo<br>Reuniones con representación sindical<br>Encuestas de satisfacción internas<br>Reuniones internas<br>Auditorías internas y externas | Reconocimiento<br>Desarrollo profesional<br>Transparencia y ética<br>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<br>Sistema de Cumplimiento Normativo<br>Comités especializados<br>Auditorías internas y externas<br>Evaluación de cumplimiento de requisitos legales<br>Reuniones/ contactos<br>Grupos de trabajo<br>Inspecciones | Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento<br>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.)<br>Reuniones<br>Comité Auditorías de AESA e internas<br>Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento | Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento<br>Reuniones / Comités específicos por centro |
| **SOCIEDAD, COMUNIDADES LOCALES / EMPRESAS COLINDANTES / ONGs / ASOCIACIONES** | Comisiones y comités<br>Información pública<br>Seguimiento y gestión de RQS<br>Reuniones<br>Grupos de trabajo<br>Comités intersectoriales | Comisiones y comités<br>Información pública<br>Seguimiento y gestión de RQS<br>Reuniones<br>Grupos de trabajo<br>Comités intersectoriales |
| **INVERSORES Y ACCIONISTAS** | Reuniones<br>Junta General<br>Información pública<br>Comunicaciones a la CNMV<br>Canales de contacto de relación con Inversores | Participación en reuniones y conferencias<br>Información pública regulatoria<br>Publicación de resultados y datos de actividad<br>Seguimiento del Plan de Acción Climática<br>Consultas del modelo de negocio<br>Consultas sobre aspectos sociales y de gobierno corporativo |

**Objetivos Comunes**

| Principales Grupos de Interés | Herramientas para comunicarnos | Expectativas |
|---|---|---|
| **MEDIOS DE COMUNICACIÓN** | Reuniones<br>Seguimiento y gestión de RQS<br>Seguimiento de noticias en los medios | Reuniones del Consejo de Administración<br>Junta General de accionistas<br>Publicación de resultados<br>Sistema de Control Interno de la Información Financiera<br>Sistema de Gestión de Riesgos<br>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<br>Indicadores<br>Seguimientos y Análisis<br>Grupos de trabajo<br>Análisis de resultados del servicio prestado<br>Encuestas Salas VIP, parking y servicios comerciales, compañías<br>Foros y conferencias | Reuniones con contratistas, Comités de usuarios<br>Seguimientos contratistas / servicio prestado<br>Grupos de trabajo<br>Seguimiento y gestión de RQS<br>Indicadores DORA, PPT, asociados a procesos<br>Encuestas a compañías y operadores<br>Contacto directo/ reuniones<br>Asistencia a foros y conferencias especializadas<br>Contacto directo/ reuniones<br>Comités de facilitación de carga |
| **AVIACIÓN GENERAL** | Comité de usuarios<br>Contacto directo/ reuniones<br>Grupos de trabajo | Comité de usuarios<br>Contacto directo/ reuniones<br>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**<br>**@EnjoyAena** |
|  | **@aena**<br>**@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.<br><br>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.<br><br>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:<br>Cap. “2022: Un año esperanzador,” Sección “Aena y su Cadena de Valor” (págs. 13 y 14).<br>Cap. “2022: Un año esperanzador,” Apartado “1.1. 2022: Más allá de la recuperación” (pág. 15).<br><br>Cap. “Sobre este informe” (pág. 269). | **GRI 2-2**<br>**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).<br>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).<br>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).<br>Cap. 1, Apartado “1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad” (pág. 43)”.<br>Cap. “Sobre este informe” (pág. 269). | **GRI 2-1**<br>**GRI 2-9**<br>**GRI 2-10**<br>**GRI 2-11**<br>**GRI 2-13**<br>**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).<br><br>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.<br><br>Adicionalmente, Aena Desarrollo Internacional presta servicios de consultoría a la empresa cubana de Aeropuertos Cuba-Ecasa.<br><br>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.<br><br>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:<br><br>Cap. “Introducción,” Infografía “Aena en 2022” (pág. 6).<br>Cap. “2022: Un año esperanzador,” Sección “Aena y su Cadena de Valor” (págs. 13 y 14). | **GRI 2-1**<br>**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:<br>• 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:<br>◦ 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.<br>◦ Crecer a través de la diversificación mediante la expansión de la actividad internacional y el desarrollo de Ciudades Aeroportuarias así como otros negocios adyacentes.<br>◦ 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.<br>• El DORA II 2022-2026 contempla los pilares estratégicos en base a los cuales Aena desarrollará su actividad durante el próximo quinquenio:<br>◦ La recuperación del tráfico aéreo.<br>◦ La excelencia en el servicio y el compromiso con la seguridad.<br>◦ La sostenibilidad medioambiental.<br>◦ La potenciación de la competitividad a través de la innovación y la digitalización.<br>◦ La eficiencia en la gestión.<br>◦ 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.<br>• 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:<br>◦ Neutralidad en carbono<br>◦ Aviación sostenible<br>◦ Uso responsable de recursos<br>◦ Comunidad y cadena de valor sostenible<br>◦ Compromiso social<br>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.<br><br>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:<br><br>Cap. “Introducción,” Apartado “Carta del Presidente” (pág. 5).<br>Cap. “2022: Un año esperanzador”, Apartado “1.2. El nuevo Plan Estratégico 2022-2026” (pág. 16).<br><br>Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Infografía “Asuntos ESG presentes en la agenda del Consejo durante 2022” (pág. 13).<br>Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Secciones “Comisiones de apoyo al Consejo” (pág. 13) y “Comité de Dirección Ejecutivo” (pág. 15).<br>Cap. 1, Apartado “1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena” (pág. 41).<br>Cap. 2 (pág. 62), Apartado “2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible,” Sección “Gobernanza medioambiental” (pág. 63).<br>Cap. 2 (pág. 62), Apartado “2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática” (pág. 82).<br>Cap. 3 (pág. 130).<br>Cap. 4 (pág. 153).<br>Cap. 5 (pág. 169).<br>Cap. 6 (pág. 230).<br>Cap. 7 (pág. 263). | **GRI 2-12**<br>**GRI 2-13**<br>**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.<br><br>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:<br><br>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).<br>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.<br><br>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:<br><br>Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartado "3.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 24).<br><br>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).<br>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.<br>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.<br><br>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:<br><br>Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartados "3. Los riesgos y su gestión" (pág. 24) y "3.2. Riesgos en 2022" (pág. 28).<br><br>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).<br>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Junta General de Accionistas," Infografía "Junta General de Accionistas 2022 (JGA 2022)" (pág. 7).<br>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Comisiones de apoyo al Consejo." (pág. 13).<br>Cap. 2 (pág. 62).<br>Cap. 3 (pág. 130).<br>Cap. 4 (pág. 153).<br>Cap. 5 (pág. 169).<br>Cap. 6 (pág. 230).<br>Cap. 7 (pág. 263).<br>Cap. "Sobre este informe" (pág. 269), Apartados "Materialidad" (pág. 272). | **GRI 2-14**<br>**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.<br><br>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:<br><br>Cap. "2022: Un año esperanzador," Sección "Aena y su Cadena de Valor" (págs. 13 y 14).<br>Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartado "3.2. Riesgos en 2022" (pág. 28).<br><br>Cap. 2, Apartado "2.3.1. Contaminación atmosférica," Sección "Indicadores sobre contaminación atmosférica" (pág. 103).<br>Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido" (pág. 104).<br>Cap. 3, Apartado "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio," Sección "Operaciones con impactos negativos significativos" (pág. 140).<br>Cap. 4, Apartado "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato," Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro" (pág. 168). | **GRI 2-6<br>GRI 2-12<br>GRI 3-3<br>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.<br><br>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:<br><br>Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartado "3.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 24).<br><br>Cap. 1, Apartado "1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo" (pág. 20).<br>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).<br>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<br>GRI 2-23<br>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.<br><br>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:<br><br>Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartado "3.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 24).<br><br>Cap. 1, Apartado "1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo" (pág. 20).<br>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).<br>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<br>GRI 2-23<br>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).<br>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.<br><br>Se pueden consultar las siguientes secciones para más información:<br><br>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).<br>Cap. "2022: "Un año esperanzador," Apartado "3.2. Riesgos en 2022" (pág. 28).<br><br>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).<br>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<br>GRI 3-2<br>GRI 3-3<br>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<br>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<br>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<br>GRI 305-7<br>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**<br>**GRI 306-2**<br>**GRI 306-3**<br>**GRI 306-4**<br>**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**<br>**GRI 303-3**<br>**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**<br>**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**<br>**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).<br>Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono" (pág. 86).<br>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**<br>**GRI 305-1**<br>**GRI 305-2**<br>**GRI 305-3**<br>**GRI 305-4**<br>**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**<br>**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).<br>Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono" (pág. 86).<br>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**<br>**GRI 305-5** | |
| | Taxonomía de finanzas sostenibles<br>– Reglamento UE 2020/852 del Parlamento Europeo<br>– 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**<br>**GRI 304-1**<br>**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<br>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).<br>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).<br>Cap. 5, Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Sección “Ratio de compensación total anual” (pág. 182). | GRI 2-19<br>GRI 2-20<br>GRI 2-21<br>GRI 405-2 | |
| | Implantación de políticas de desconexión laboral. | Cap. 5, Apartado “5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión” (pág. 183).<br>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).<br>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**<br>**GRI 401-2**<br>**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).<br>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).<br>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**<br>**GRI 403-1**<br>**GRI 403-2**<br>**GRI 403-3**<br>**GRI 403-4**<br>**GRI 403-5**<br>**GRI 403-6**<br>**GRI 403-7**<br>**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).<br>Cap. 5, Apartado “5.4. Relaciones laborales” (pág. 206).<br>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).<br>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**<br>**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).<br>Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas" (pág. 188).<br>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).<br>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**<br>**GRI 2-26**<br>**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).<br>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**<br>**GRI 3-3** | |
| **Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos.** | Cap. 1, Apartado "1.2.10. Canal de denuncias" (pág. 32).<br>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).<br>Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas" (pág. 188). | **GRI 3-3**<br>**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**<br>**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).<br>Cap. 5, Apartado “5.2. Diversidad e inclusión” (pág. 184).<br>Cap. 5, Apartado “5.2.1. Diversidad de género,” Sección “Casos de discriminación y acciones correctivas” (pág. 188). | **GRI 3-3**<br>**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).<br>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**<br>**GRI 2-23**<br>**GRI 2-26**<br>**GRI 3-3**<br>**GRI 205-1**<br>**GRI 205-2**<br>**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**<br>**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).<br>Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido,” Sección “Planes de Aislamiento Acústico” (pág. 108).<br>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).<br>Cap. 5, Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo” (pág. 211).<br>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).<br>Cap. “Sobre este informe,” Apartados “Relación y diálogo con los grupos de interés” (pág. 278) y “Comunicación y transparencia” (pág. 284). | **GRI 3-3<br>GRI 201-1<br>GRI 203-1<br>GRI 203-2<br>GRI 413-1<br>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).<br>Cap. 2, Apartado “2.1.4. Consultas ambientales” (pág. 71).<br>Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido,” Sección “Comunicación” (pág. 108).<br>Cap. 3, Apartado “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad” (pág. 131).<br>Cap. 3, Apartado “3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio,” Sección “Operaciones con impactos negativos significativos” (pág. 140).<br>Cap. 4, Apartado “4.2.1. Aspectos generales,” Sección “Transparencia y diálogo” (pág. 159).<br>Cap. 5, Apartado “5.4.2. Comunicación con los empleados” (pág. 209).<br>Cap. 6, Apartados “6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes” (pág. 259) y “6.7.3. Mecanismos de reclamación” (pág. 259).<br>Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Relación y diálogo con los grupos de interés” (pág. 278). | **GRI 2-29<br>GRI 413-1<br>GRI 413-2** | |
| | Las acciones de asociación o patrocinio. | Cap. 2, Apartado “2.1.6. Participación en asociaciones relacionadas con el medioambiente” (pág. 75).<br>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).<br>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<br>GRI 201-1<br>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).<br>Cap. 4, Apartado “4.3.1. Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación” (pág. 163). | **GRI 3-3<br>GRI 308-1<br>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).<br>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<br>GRI 308-2<br>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).<br>Cap. 6, Apartado “6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria,” Sección “Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria” (pág. 243). | **GRI 3-3**<br>**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**<br>**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**<br>**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.<br>Sede central: C/ Peonías, 12. 28042 Madrid, España.<br>Cap. "Introducción," Infografía "Aena en 2022."<br>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.<br>Frecuencia de reporte anual.<br>Fecha de publicación: 27 de febrero de 2023<br>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."<br>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."<br>Cap. "2022: Un año esperanzador," Sección "Aena y su Cadena de Valor."<br>Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartado "1.1. 2022: Más allá de la recuperación."<br>Cap. 3, Apartado "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio," Sección "Operaciones con impactos negativos significativos."<br>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)<br>Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad."<br>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."<br>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."<br>Cap. "2022: Un año esperanzador", Apartados "3.1. Estructura, control y gestión de riesgos" y "3.2. Riesgos en 2022."<br>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."<br>Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad."<br>Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible," Sección "Gobernanza medioambiental."<br>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."<br>Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad".<br>Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible," Sección "Gobernanza medioambiental."<br>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)."<br>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Comisiones de apoyo al Consejo."<br>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."<br>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."<br>Cap. 1, Apartado "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad."<br>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."<br>Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección."<br>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."<br>Cap. "2022: Un año esperanzador," Apartado "1.2. El nuevo Plan Estratégico 2022-2026."<br>Cap. 1, Apartados "1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena" y "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad."<br>Cap. 2 "Compromiso con el entorno."<br>Cap. 3 "Compromiso con la sociedad y los derechos humanos."<br>Cap. 4 "Gestión responsable de la cadena de valor."<br>Cap. 5 "Cuestiones sociales y relativas al personal."<br>Cap. 6 "Servicios seguros y de calidad."<br>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."<br>Cap. 1, Apartados "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo" y "1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales"<br>Cap. 2, Apartado "2.1.1. Modelo de gestión del capital natural."<br>Cap. 3, Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" y "3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos."<br>Cap. 5, Apartado "Introducción."<br>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."<br>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."<br>Cap. 1, Apartado "1.2. Cultura y ética corporativa," Tabla "Documentos internos que componen el Marco de actuación de Aena."<br>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."<br>Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos."<br>Cap. 6, Apartados "6.1.5. Otros mecanismos para mantener niveles excelentes de Seguridad Operacional" y "6.7.3. Mecanismos de reclamación."<br>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.”<br>Cap. 1, Apartado “1.3. Transparencia fiscal,” Sección “Control y gestión de riesgos.”<br>Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos.”<br>Cap. 4, Apartado “4.3.2. Procesos de ejecución del contrato,” Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro.”<br>Cap. 5, Apartado “5.2.1. Diversidad de género,” Sección “Casos de discriminación y acciones correctivas.”<br>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 .”<br>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.”<br>Cap. 2, Apartado “2.1.4. Consultas ambientales.”<br>Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido,” Sección “Comunicación.”<br>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.”<br>Cap. 4, Apartado “4.2.1. Aspectos generales,” Sección “Transparencia y diálogo.”<br>Cap. 5, Apartado “5.4.2. Comunicación con los empleados.”<br>Cap. 6, Apartados “6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes” y “6.7.3. Mecanismos de reclamación.”<br>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."<br>Cap. "2022: "Un año esperanzador," Apartado "3.2. Riesgos en 2022."<br>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."<br>Cap. "2022: "Un año esperanzador," Apartado "3.2. Riesgos en 2022."<br>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."<br>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."<br>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."<br>Cap. 2 "Compromiso con el entorno."<br>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."<br>Cap. 2, Apartado "2.2.1. Plan de Acción Climática," Sección "Objetivos específicos de descarbonización."<br>Cap. 2, Apartado "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovable," Infografía "Eficiencia energética en 2022."<br>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.”<br>Cap. 2, Apartado ““2.2.4. Métricas. Huella de carbono.". Tabla “Evolución de emisiones de GEI (toneladas equivalentes de $CO_2$)”.<br>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).<br>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<br>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<br>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.”<br>Cap. 7, Apartado “7.1. La gestión de la innovación en Aena.”<br>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.”<br>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.”<br>Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Materialidad.” | 130, 131, 138, 272 | |
| A07 | Exposición al ruido | | 11 | Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido,”<br>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.”<br>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.”<br>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.”<br>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.”<br>Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Relación y diálogo con grupos de interés” y Sección “Comunicación de Aena con sus grupos de interés.”<br>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.”<br>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.”<br>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.”<br>Cap. 4, Apartado “4.3.2. Procesos de ejecución del contrato,” Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro.”<br>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.”<br>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.”<br>Cap. 5, Apartado “5.2.1. Diversidad de género,” Sección “Casos de discriminación y acciones correctivas.”<br>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.”<br>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.”<br>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”<br>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)"<br>Cap. 5. Apartado "5.2.1. Diversidad de género", Tabla "Porcentaje de plantilla por sexo, edad y categoría profesional (a 31 de diciembre)"<br>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."<br>Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Tabla "Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor."<br>Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo,"<br>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."<br>Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos."<br>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."<br>Cap. 1, Apartado "1.5. Financiación sostenible. Taxonomía."<br>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."<br>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."<br>Cap. 6 "Servicios seguros y de calidad."<br>Cap. 6, Apartado "6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información."<br>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.”<br>Cap. 5, Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo.”<br>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.”<br>Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar.”<br>Cap. 6 “Servicios seguros y de calidad.”<br>Cap. 6, Infografía "Garantía de seguridad y salud en Aena.”<br>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.”<br>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.”<br>Cap. 6, Apartados “6.6. Gestión de calidad” y “6.7.3. Mecanismos de reclamación.”<br>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,”.<br>Cap. 6, Apartado “6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria,” Sección “Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria.”<br>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.”<br>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.”<br>Cap. 4, Apartado “4.1.2. Principales hitos en contratación en 2022,” Sección ”Formación.”<br>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."<br>Cap. 2, Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático."<br>Cap. 5, Apartado "Introducción," Sección "Riesgos en materia de gestión de personal."<br>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."<br>Cap. 1, Apartados "1.2. Cultura y ética corporativa" y "1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo."<br>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."<br>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<br>(2) Porcentaje que ha implicado a datos confidenciales de clientes<br>(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”.<br>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<br>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